台灣鐵道傳奇

Taiwan Railway History Monograph

by Hung Chih-Wen

生活台灣 5

洪致文◎著



穿梭時空的台灣火車，

承載了多少遊子的憧憬與思念……

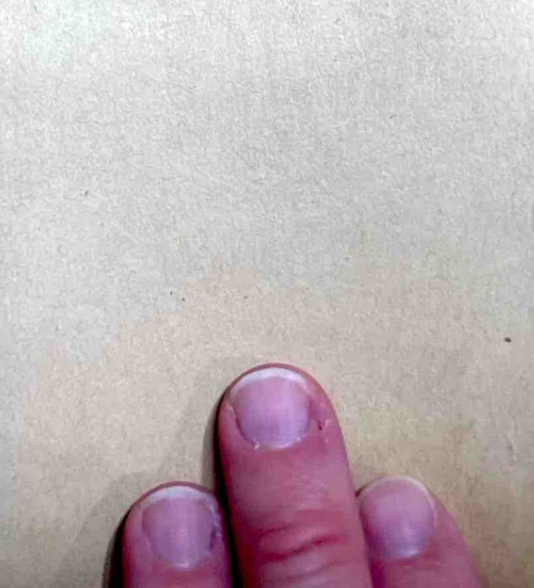
平行交錯的寶島鐵道，

在人生的月台爲你停靠記憶的悲歡……



洪致文

- 1970年12月出生。
- 二歲時第一次坐火車，抱著有台鐵標誌的玻璃杯愛不釋手。
- 1983年台北市蓬萊國小畢業。
- 1986年延平中學初中部畢業。
- 1988年於校刊「延平青年」發表第一篇火車報導——「淡水線懷念之旅」。
- 1989年延平中學高中部畢業。
- 1989年進入台灣大學大氣科學系就讀。
- 1990年 8 月於中國時報寶島版發表第一篇鐵道報導作品，並以【台灣火車的故事】爲專欄名，撰寫有關台灣火車的文章。
- 作品散見中國時報寶島版、交大鐵道研究會「鐵道情報」、台鐵「業務通訊」、日本鐵道雜誌「Train」、「Rail Magazine」……。



台灣鐵道傳奇

Taiwan Railway History Monograph

by Hung Chih-Wen

洪致文◎著



ISBN 957-13-0508-1

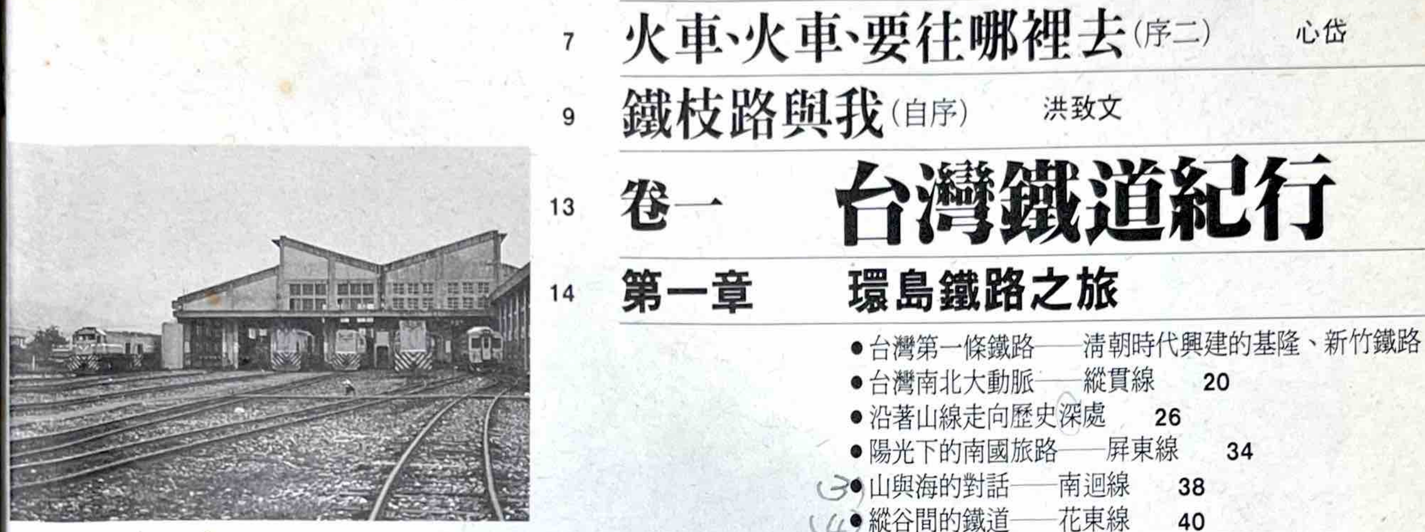


目錄

6 火車的故事(序一) 湯碧雲

7 火車、火車、要往哪裡去(序二) 心岱

9 鐵枝路與我(自序) 洪致文



13 卷一 台灣鐵道紀行

14 第一章 環島鐵路之旅

- 台灣第一條鐵路——清朝時代興建的基隆、新竹鐵路 16
- 台灣南北大動脈——縱貫線 20
- 沿著山線走向歷史深處 26
- 陽光下的南國旅路——屏東線 34
- 山與海的對話——南迴線 38
- 縱谷間的鐵道——花東線 40
- 鑿山穿隧一氣通——北迴線 44
- 海天一色——宜蘭線 46

50 第二章 支線旅路

- 難忘的世紀之路——淡水線 52
- 最早停駛的台鐵支線——新店線 60
- 通往山城之路——內灣線 62
- 最美麗的支線鐵路——東勢線 66
- 走入綠色隧道——集集線 74
- 藍天、漁池、東港線 78
- 瀑布、天燈、平溪線 82
- 深澳線原是金礦鐵道 86
- 沒有乘客的貨運支線 92
- 黃金鐵道——中和線 94
- 迎著海風的鐵路——臨港線 98

106 第三章 輕便鐵道的五分仔風情

- 甜蜜五分仔——糖業鐵道 108
- 森林中的鐵路——林業鐵道 118
- 後花園的輕便鐵道——台東線 130


CT259

● 採煤小鐵路——礦業鐵道 134
● 有甜就有鹹——鹽業鐵道 138
● 也算鐵道——輕便軌道 140

141 卷二 台灣的火車

142 第一章 台鐵的火車頭

● 蒸汽火車黑頭仔 144
● 非電化區間的霸主——柴電機車 166
● 火車動力演進的新里程——電力機車 174

178 第二章 輕快靈活的動力客車

● 旣神祕又熟悉的柴油(汽油)客車 180
● 消失的飛快車(DR2500、DR2600型) 190
● 再見飛快車(DR2510型) 192
● 永恆的白鐵仔——光華號特快車 196
● 台灣最高級的火車——自強號 198
● 自強外殼復興票價的通勤電車 204

206 第三章 牽來拖去的台鐵客車

● 極富「原味」的木造客車 208
● 堅固、耐用的鋼體客車 214
● 天王花車，豪華的小皇宮 226
● 開天窗的火車——工程瞭望車 232
● 高貴的瞭望貴賓車 234
● 台鐵的公務車——摩斯車 237
● 快速奔馳的火車旅館——臥車 238
● 客廳一樣的火車——客廳車 240

242 第四章 輕便鐵道的窄軌火車

● 甜蜜的糖鐵火車 244
● 翻山越嶺的林鐵火車 252
● 窄軌幹線舊台東線火車 262

280 誌謝

282 參考書目



● 本書所有內容及所附數據，以1992年 4 月完稿時爲準。

火車的故事

(序一)

中國時報寶島版於民國七十九年四月創版，當時台灣社會一片亂象，綁架案四起，惡勢力坐大，股票狂飆，無數人沈迷在大家樂、六合彩的物慾橫流中不可自拔，很多殷實的中小企業主這時紛紛收拾家當移民海外，外國人已稱咱們「貪婪之島」。

台灣眞的那麼壞、那麼不值得眷顧？可是台灣人憑什麼又能創造出舉世震驚的台灣奇蹟？寶島版最初的兩名成員——夏瑞紅和我，因此決定要將寶島版做成一個眞實的、有情的、而且是尊嚴的台灣人的版面。

兩年多來，寶島版報導的都是你我生活中的題材、一些平凡老百姓的故事、以及大家熟知的習俗、土地、成長經驗……等等。我們希望藉由這個版面，能促進社會上人與人的親愛，加深人與土地的情份，期望能引發社會一個良善的循環。

民國七十九年九月，寶島版刻苦經營不到半年，我收到一封報導有關新平溪礦電氣輕便鐵道的投稿。不久，這位作者打電話來說：寶島版對台灣人文的關懷，不能忽略台灣火車的部份……，而他由於興趣及多年收集的資料，很希望爲寶島版寫一些有關火車的故事。當時我非常欣喜這名年輕人的「自投羅網」，因爲開發有關台灣火車的報導，一直在寶島版的規劃中。於是我們約定，他每寫一篇報導之前，先與我溝通他採集的資料以及寫法問題——我擔心他年紀輕、見地看法可能尚不成熟。可是在他寫到第四、五篇時，我已經毫無這方面的顧慮，而決定爲他長期開闢「台灣火車的故事」專欄。這時這名作者才剛滿十九歲，是台灣大學才升二年級的學生，他就是洪致文。

洪致文寫的「台灣火車的故事」，內容不僅知性，而且感性有趣，迄今爲寶島版最紮實、最有特色的專欄之一。尤其他對鐵路當局珍惜老火車的呼籲、調整火車經營策略的建議，經常被民意代表引用質詢，或直接被當局採納。

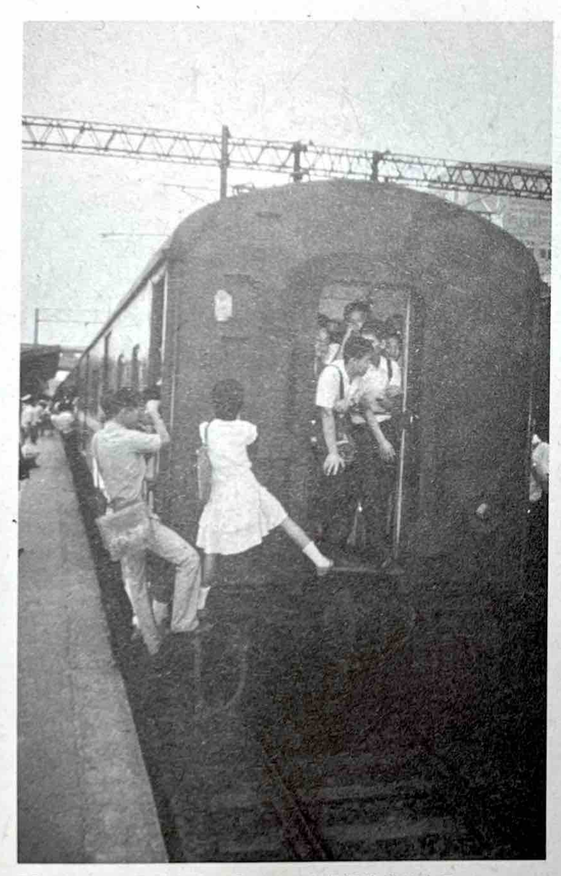
你很難想像，洪致文爲寫此專欄，經常是考試前夕還趕去看火車，而他竟然年年拿大氣科學系的前幾名。對於洪致文，寶島版同仁最常以「後生可畏」來形容、來自勉，也因爲有他這樣優秀又對寶島歷史軌跡珍惜的年輕人，我們對台灣的未來更是信心十足。

中國時報寶島版組長

湯哲聲

火車，火車，要往哪裡去

(序二)



「吊車尾」，就是形容功課趕不上，在留級邊緣的意思。
圖爲眞正「吊車尾」的險象。（李初／攝影）

火車，對於成長於台灣五〇年代，如今已是社會中堅的人士，具有特別的意義與情懷吧。

這批戰後嬰兒潮，橫跨台灣貧窮與富裕的兩個時空，他們都是搭乘火車過來的，不是嗎？當年，台灣的主要交通樞紐，以南北縱貫鐵道爲主幹，汽車很少，很貴，從鄉下到城裡唸書求學的孩子，只搭得起火車。火車，在當時除了扮演貨暢其流、文化溝通的角色之外，對教育做了非凡的貢獻。沒有那一批靠火車通學的孩子，就沒有日後經濟起飛的人才儲備。更多的孩子是從糖廠的窄軌小火車出發的。經過漫漫無際的甘蔗田，在朝陽與夕日的輝映中，走過他們寒窗苦讀，充滿夢幻的青春期。然後，縱貫大火車帶著他們離鄉背井，遠征台北城，這批遊子如今重唱陳芬蘭的「孤女的願望」以及羅大佑的「火車，火車，要往哪裡去」之歌，相信無不倍極感懷和思念，台灣的命運，在這兩首歌曲裡，有十分切合巧妙的意象表達，反映了時代的背景，唱出了心聲。

交通，在　國父的三民主義中，是國家建設的基礎，民國六十年，高速公路接了本土運輸之棒，火車這條大動脈一面成了懷舊的象徵，一面成了昂貴的代表——時間而非票價，火車，因此可以還原它本來的浪漫，載著夢一起去旅行。

我在一九九一年初春，遠赴歐洲，搭乘火車穿

越中歐七個國家，這一趟長達三個月的火車之旅，讓我實現了兒時的夢想，彷彿奔馳在宮崎駿「銀河鐵道之夜」的奇妙幻境，行經殖民時代的「東方快車」，更教我進入英國女作家艾嘉莎克莉絲蒂的推理領域。歐洲的鐵路聯線是歐洲共同市場的最重要基礎，像網路一般四通八達，無孔不入的鐵道，使歐洲各國的文化互相交集、激盪、延伸，締造了最具人性和優美的文明，而有條不紊、分秒不差的火車班次（義大利除外），更叫人為如此科技尖端與管理美學的極致而驚歎。

火車之旅，使人見識到歐洲的精華，而台灣的火車，應該更有可供記載的歷史與未來，當我從歐洲回來，最慶幸的莫過於這麼巧，就接了洪致文寫台灣火車之書的編輯工作，使我得以回到從前火車通學的種種，包括經常趕路吊車尾的驚險演出，或相約「等無人」的慘劇，或隔著車廂相思的初戀滋味，或埋首製作考試的小抄等。文藝少女的我，火車是我穿梭在織夢與綺想之境的遊魂，我的文學生涯和愛情實驗，都是隨著火車浩浩蕩蕩前往的決心。

然而，畢竟誰也無法像洪致文一般的幸運，家住在台北火車站附近，從小在鐵軌邊玩耍、聽汽笛節奏、目送列車窗口不相識的臉孔，這些人與那些人經由火車的運送，川流過他的生命之河，在他的生活周邊潺潺而行，有的滙入與他共同交集，一起滔滔前往人生的大海……。

這樣的彷彿胚胎孕育的情況，逼迫著這鐵路邊長大的孩子，要和火車一輩子纏綿，把鐵軌架設到夢鄉，隨時讓火車靠站！洪致文，多麼像「銀河鐵道之夜」的貓孩子，搭上了銀河列車，去經歷奇幻的太空之旅啊。

沿著軌道，洪致文的足跡所到之處、所遇之人、所見之事，都是發現台灣的第一手資料，從十七歲開始，他的火車之旅便是為了台灣一頁頁的歷史見證，為採集工作田野調查而出行的洪致文，為台灣鐵道文明、火車文化做了完整的紀錄，所留下珍貴的檔案是足以留傳的經典之作。

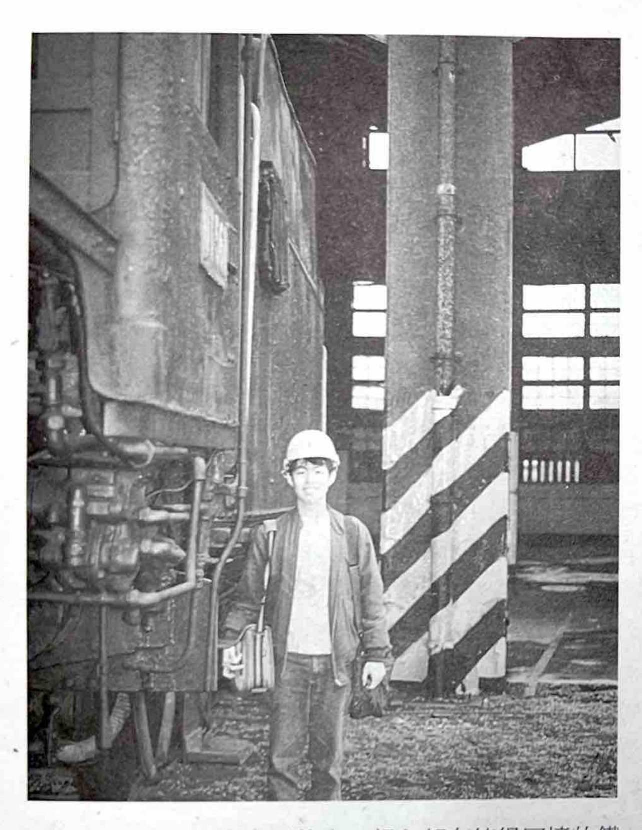
沒有人與火車不發生關係，即使沒有搭過火車的人，對火車也有感覺，火車總是令人充滿憧憬，交錯、平行、沒有止境的軌道則帶著奧祕，箭般的射向未知……。

洪致文的筆和心，為我們截取的這一段，是最最值得大家永遠保存在記憶中的「發現」與「回味」。

時報出版公司主編

鐵枝路與我

(自序)



從小生長在台灣的人，想必都有值得回憶的鐵道記憶，因為我們的美麗寶島，曾是一個處處有火車、遍地有鐵路的「鐵道王國」；鐵道與你我，早已在生活中溶為一體，甚至早就變成本土文化的一部份。鐵道文化的保存與發揚，正是童年時代「鐵枝路情結」的夢想實現，無論是原野上奔馳的黑頭仔、蔗園間穿梭的甜蜜五分車、還是氣勢磅礡的白鐵仔光華號，全是許多人生命中無法忘卻的記憶。我們的鐵道文化，就是這樣深深烙印在每個人心中而漸漸形成，逐漸變為你我共同的記憶。

許多年來，我們的社會不停在進步，但曾是最先進交通工具的鐵路，卻在不知不覺中消失——沒有光榮的儀式、也沒有人們的惋惜聲、在那個視一切古老事物消失為必然的時代裡，寶島的鐵道王國就是這般如洪水一樣迅速崩解：四通八達的公路取代了手押軌道、頻繁的客運班車代替了糖鐵的客運、林業政策改變導致林鐵的沒落、拆除……彷彿消失得順理成章，不用懷念之旅、紀念儀式，只要一紙公告就可讓它永遠逝去，而且將是無跡可尋。

這樣時代進步的必然趨勢，事實上是沒有人有能力去阻止的，但是這一切曾與我們生活息息相關的鐵道，實際上是可以不——甚至不應該就此完全消失殆盡，我們總該為它們留下一點遺跡讓後人緬懷過去，畢竟這一切都是我們的「文化財」啊！

自民國七十六年（一九八七年）起，台灣鐵道的停駛風終於吹向了台鐵，一條條的支線逐漸被種種不同的理由宣判了死刑，雖然有「熱鬧」、「歡樂」的紀念活動、最後之旅，甚至是舉國「喧騰」的支

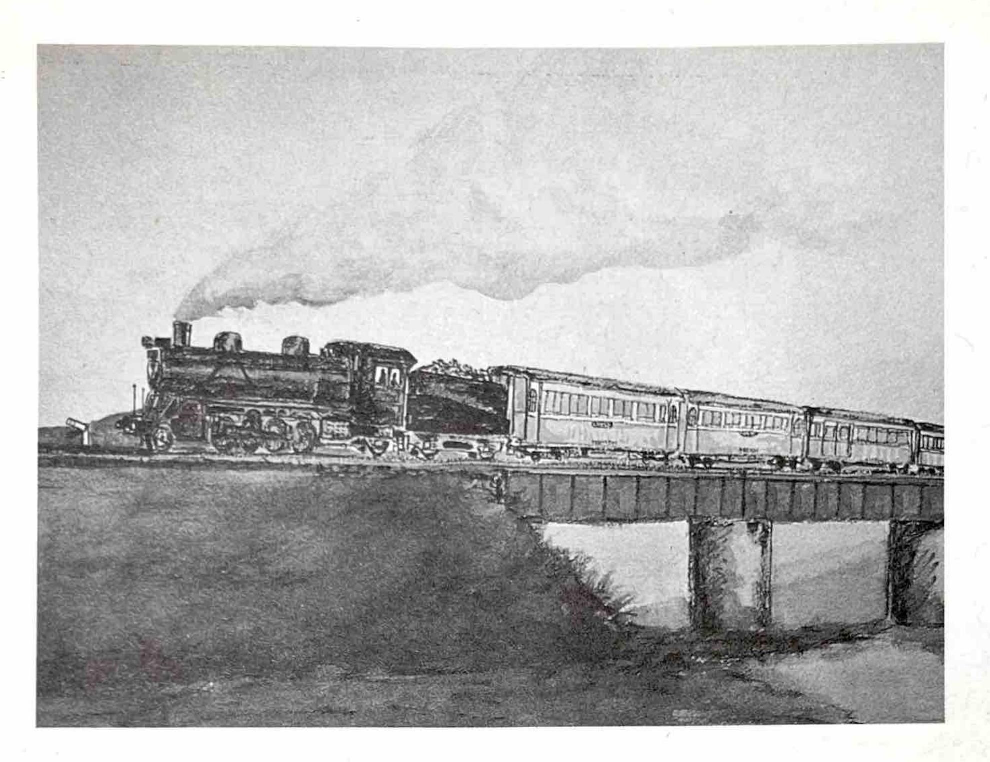


線熱，但一夕湧入的萬千人潮卻也敵不過平日的乏人問津慘況，人們對於鐵路的熱情爲什麼總要深藏心中，而在最後一天才發洩出來呢？

長久以來，我們對於火車的印象總是那麼親密，卻又好像非常遙遠。一些童年記憶裡的小火車被解體殆盡也就罷了，如今尙存的少數珍貴火車，竟被廢棄而乏人管理，看了不僅讓人心痛，也不自覺地嘲笑咱們人類自己的愚蠢。

只要對台灣鐵道歷史稍有研究的火車迷便知道：在百多年的火車歲月中，淸朝時代的台灣鐵路日本人已爲我們做了非常詳實的紀錄；日據初期縱貫線的建設、台東線的增建也有很多資料可供參考；鐵路電氣化後至今，火車迷對鐵道資訊的流通、保存積極展開，在整個台灣鐵道研究上都不是問題。目前最棘手的部份是：日據末期及光復後的二十多年，鐵路因爲戰備及軍事上的需要，成爲無法研究的盲點，筆者在撰寫此書時，部份拍攝的珍貴照片還是在「不准拍照」的斥喝聲中驚險拍到的呢！

不可否認的，本書的完成許多資料都來自早年外國鐵道迷「裝瘋賣傻」，以語言不通騙過鐵路人員而獲得的，如果想從台鐵處得到全盤研究的素材，那決計是不可能的事。在台鐵自舊局本部搬遷至台北新站樓上之時，以「廢紙」的價錢論斤賣了一大



批極爲珍貴的陳年文件、檔案，多少鐵道史上的疑團，就這樣永無眞相大白之日；文件檔案尙且如此，以每公斤五塊錢賣掉珍貴火車頭當廢鐵解體，這種行爲也就不足爲奇。

本書是筆者在中國時報寶島版撰寫「台灣火車的故事」專欄時，深感國內火車迷對火車資訊需求甚切，但卻又無處可得之窘況，以部份發表過之文章，另增加大部份近些年來蒐集的資料，撰成此書，做爲鐵道迷了解我們自己台灣火車的入門。

書名稱做《台灣鐵道傳奇》是有其典故：蓋吾台灣鐵道曾爲一處處有火車、遍地有軌道的「鐵道王國」，其百年來的歷史，正足以稱作「傳奇」而不爲過；至於用「台灣鐵道」而不用「台灣鐵路」，乃因爲「台灣鐵路」一詞專指「台灣鐵路局」，寶島土地上的所有鐵路，並不全屬於台鐵，糖鐵、林鐵、鹽鐵……等的總長加起來不知多過台鐵路線的幾倍，您在閱讀時，可千萬不要小看這些輕便鐵道啊！

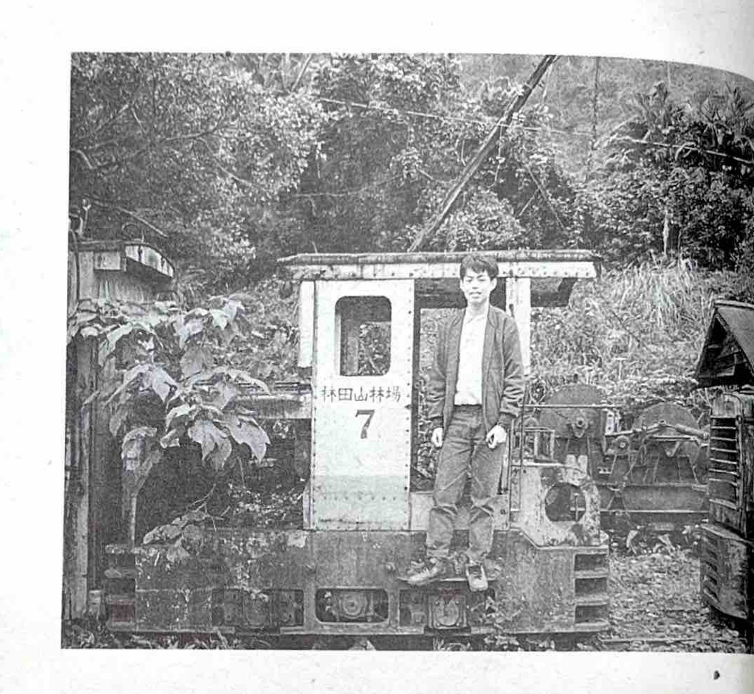
本書分成兩卷，卷一爲台灣所有鐵道之概述，先以台灣的環島幹線爲主，再介紹地方支線以及軌距小於1067公厘的輕便鐵道；卷二則是以火車爲主，從火車頭、動力客車、車廂及輕便鐵道火車來加以介紹，期望能爲台灣鐵道留下一點點的記錄，避免我們的下一代對如今已消失大半的鐵道王國一無所知。

筆者生長在一個對火車非常有「研究興趣」的家庭裡，淸代自福建渡海來台的先祖洪騰雲，正巧與台灣第一號機關車「騰雲號」同名；如今騰雲號與紀念洪騰雲之「急公好義石坊」，又同時陳列在台北新公園內，冥冥中似乎有所安排。筆者曾祖父於一九〇八年四月，由淡水特地南下台中參加了一場

空前的火車博覽會，並寄了一封信給正在日本求學的祖父洪長庚，使縱貫線通車的「過程之謎」得以永傳後世；而祖父在東京帝大獲得台灣第一位眼科博士學位後，返台創設達觀眼科醫院，公餘也拍攝了諸多珍貴的鐵道寫眞；父親及伯父在耳濡目染之下，也對火車有濃厚的興趣，而我自然也就從小在「到火車站看火車嗚嗚」的環境中長大。

　　我們家中沒有一個人是鐵路員工，但卻都深愛著火車，也許您也和我一樣，然而是誰說只有鐵路員工才能了解鐵道之美呢？

　　只要您有興趣，就讓我們一起來走入鐵道王國，一道來分享台灣的鐵道傳奇！

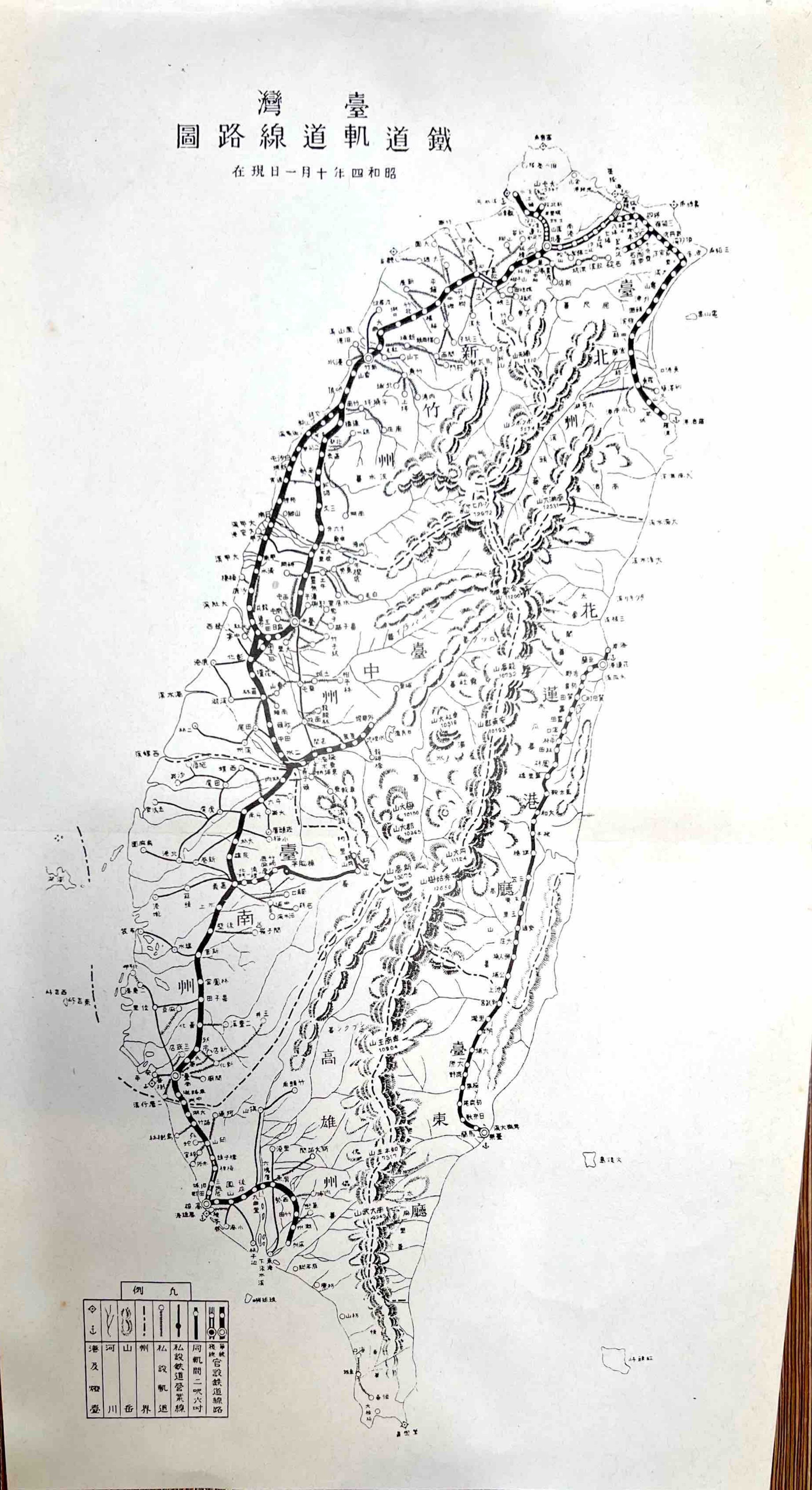


縱貫鐵路全通八十四週年(1992.4.)
于達觀畫室

洪致文

臺灣鐵道軌道線路圖

昭和四年十月一日現在

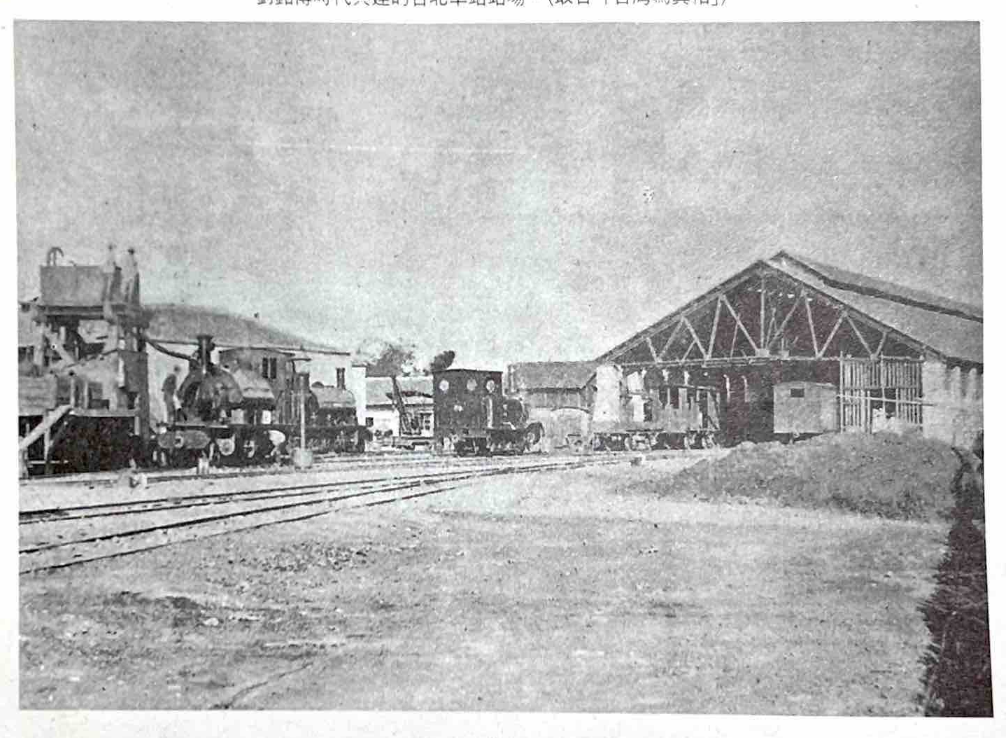




【卷二】台灣鐵道紀行

台灣第一條鐵路
清朝時代興建的基隆、新竹鐵路

劉銘傳時代興建的台北車站站場。(取自「台灣寫眞帖」)



台灣的鐵路，創始於劉銘傳任巡撫時，所興建的第一條台北、基隆間鐵道。光緒十三年（一八八七年）四月，劉銘傳奉准興建台灣鐵路，五月二十日，成立「全台鐵路商務總局」，一般便以這一年做爲台灣鐵路的創始年代。

劉銘傳任巡撫時所興建的台北、基隆段鐵路於光緒十七年（一八九一年）十月通車，而台北以南的路段則繼續興築。不過劉銘傳在該年去職，接任的巡撫邵友濂，以籌款困難以及衆多施工、財政上的因素，因此呈請中止興建台灣鐵路，所以當時就只建設到新竹，而不再往南延伸。

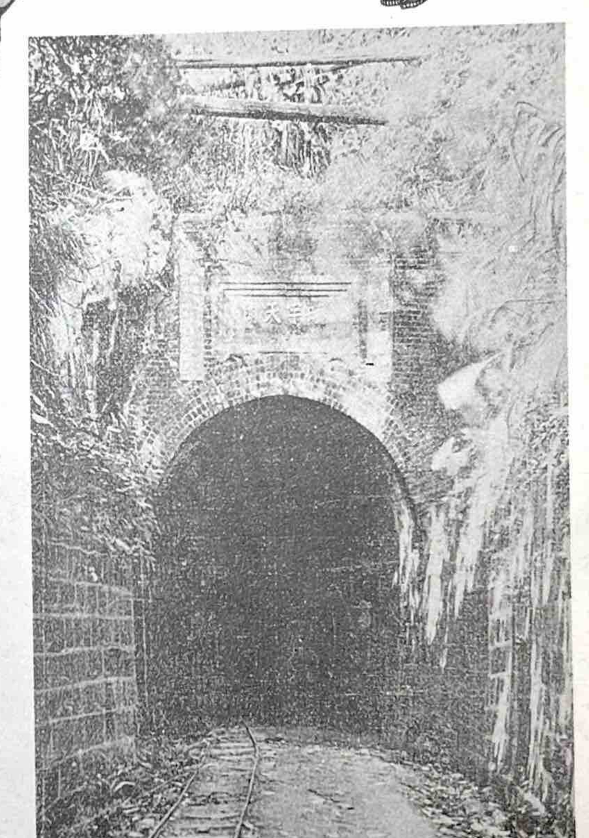
清朝時代所興建的這一段台灣鐵路，因當時民

智未開，民衆皆以「妖馬」、「火輪車」視之，深怕其會破壞風水，避之惟恐不及，所以路線選來選去，又不得不改來改去，造成了頗多不必要的迂迴，因此路線標準極低，一路上「脫線」是常發生的事。

當時整個台灣鐵路基隆、新竹間最艱鉅的工程，便是位於基隆、八堵間的獅球嶺隧道了。這個台灣第一座的火車山洞，於光緒十四年（一八八八年）春開始動工興建，一直到光緒十六年（一八九0年）夏才完成。由於隧道內的地質情況多變，因此整個隧道用磚、石塊與自然鑿出三種不同的方法鞏固洞壁，對當時的施工技術來說，絕對是一大考驗。

整個隧道在洞內呈曲線狀，坡度約二十六分之一，比今天的山線還要大。北端洞口比南端洞口高了許多，據考証是因隧道由兩端開挖，挖了一部分後，才發現北側挖得較高，因此只好多往下挖一些，使南北兩端能接通，這麼一來，北側的洞口便顯得大了許多，據測量結果，竟有五公尺之高呢！不過由這個大洞口進去不久後，山洞突然又變小，形成有趣的洞內洞，這大概也是台灣唯一的吧！

清朝時代的台灣鐵路，一共有機關車八輛、客車二十輛、貨車二十二輛及有蓋貨車四輛。由基隆開始，經八堵、水返脚（今汐止）、南港、錫口（今松山）抵台北，再從台北到大橋頭過淡水河，經海



台灣第一座火車山洞「獅球嶺隧道」。
(取自「台灣鐵道史」)

山口、打類坑、龜崙嶺、桃仔園、中壢、太湖口、鳳山崎抵新竹。

這時的台灣鐵路，逢年過節並不像今天加開再加開，「火車也要過年」哪！所以農曆的除夕、大年初一、初二，以及三月三日、五月五日、八月十五日，都是休業的時候。不過後來因爲過年期間，民衆實在也有搭車的需要，所以漸漸地變成全年無休，過年也有火車可搭了。

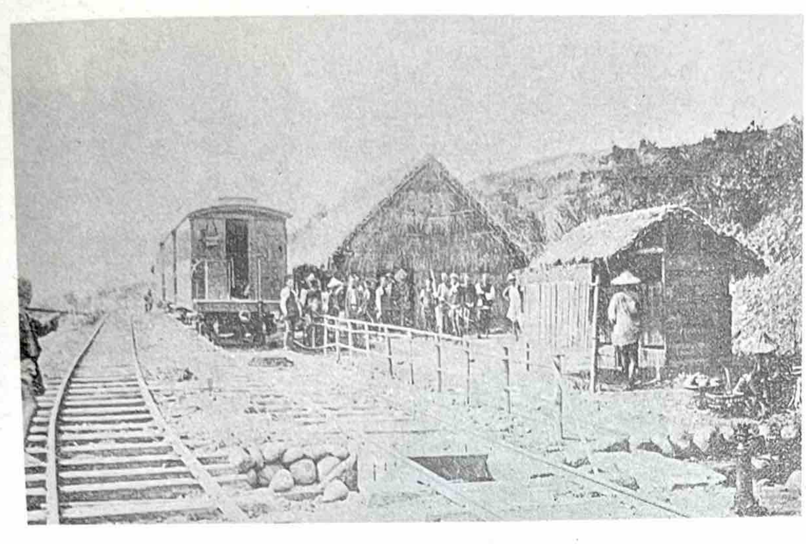
日本佔領台灣後，便把殘破不堪的這段鐵路加以整修，開始以貨物列車來做軍用運輸。明治二十八年（一八九五年）六月十日，台北、基隆段開始運轉；同年七月十日，台北、新竹間也開始運行。一直到明治二十九年（一八九六年）底，全線一天一共有二往復的列車在開行，班次雖不算多，但總有些進步。

當時日本爲了運用這段鐵路以便於統治，曾花了一番工夫在做路線調查的工作。明治二十八年(一八九五年）八月三十日，鐵道隊員板倉勝文便發現了一條早已停用的「舊港支線」廢線跡，爲清朝時代所築的鐵路，做了一個詳細的記錄。

這條由新竹、太湖口間，一個叫「古車」的地方分歧出去，一直到海邊的鐵道，是當年築鐵路時，做爲材料搬運的路線。在鐵道完工後，便陸續撤去，當年要不是有人實地勘查過，也許這段舊港支線早就湮沒在悠悠百年的台灣鐵道歷史裡。

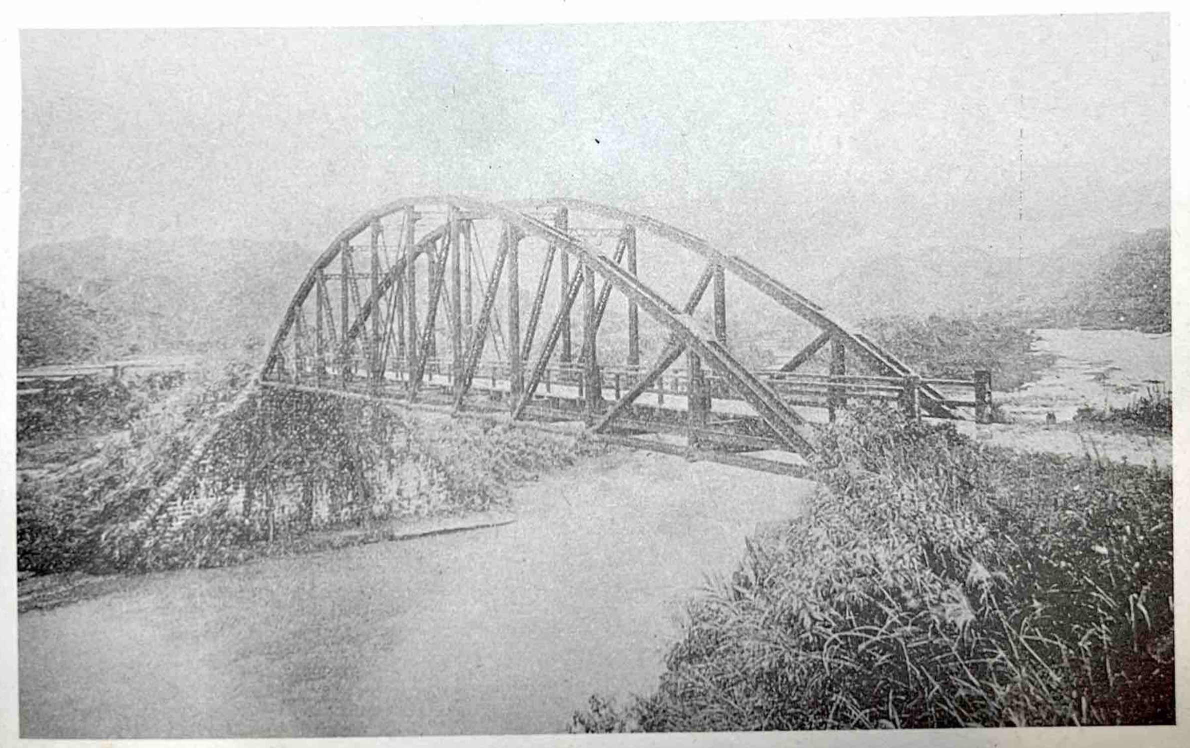
清朝時代興建的基隆、新竹間鐵路，路線標準極差，因此日本人據台之後，馬上決定部分改線、部分廢棄，以便與往後興築的縱貫鐵道一氣呵成。明治三十四年（一九〇一年）八月二十五日，舊線的淡水橋、海山口、打類坑、龜崙嶺廢站，同時則由經艋舺、枋橋（今板橋）、樹林、鶯歌石的台北、桃仔園改良新線代替。這一天同時開業的，還有新的台北站，以及淡水線圓山、士林、北投、淡水等站呢！

清朝時代的台灣鐵路，經過日據初期的大改線，以及時光流逝地理環境的不斷變化，今天幾乎已經很難找到當年的舊跡。唯一留存下來的，大概就只有基隆、八堵間的獅球嶺隧道了。這座已有百年歷史的老山洞，於民國七十四年經內政部指定爲三級古蹟，並撥款加以整修，是台灣第一次有鐵道建物被列爲古蹟者，爲鐵道文化財的保存，邁開了小小的第一步！



因鳳山溪橋被大水沖毀，而臨時增設的「新車」車站。(取自「台灣鐵道史」)

清季興建的基隆河橋，在鐵路改線後變為公路便道使用。(取自「台灣鐵道史」)



台灣南北大動脈
縱貫線

縱貫線爲台灣南北交通的大動脈。隆田～拔林　1978.5.（古仁榮／攝）



日本在簽訂馬關條約之後，便獲得了台灣的領有權，爲了善加利用台灣豐饒的物產，內地以及對外的交通運輸，實爲最重要的一件事。因此，日本派來台灣的第一任總督樺山資紀，於明治二十八年（一八九五年）八月二十六日，便指示基隆築港以及縱貫鐵道的興建，爲「統治」上的第一要務。翌年三月十四日，縱貫鐵道便由鐵道隊長率領，開始線路調查的工作。

整個縱貫鐵道從明治三十二年（一八九九年）開始施工，共耗費了二千八百八十餘萬圓，終於在明治四十一年（一九〇八年）全線通車。

當時縱貫線的興建，是以南北兩端分段施工、分段通車的方式來進行。因此在南部段與北部改良線都完竣後，就只剩中部段還在施工。這時台灣的火車便只好分成南、北兩部分，連火車頭，也以北部用奇數、南部用偶數來區分。不過基於縱貫鐵路總有全通的一天，如此的分法將因火車南來北往而失去意義，因此這種分法很快就成爲絕響。

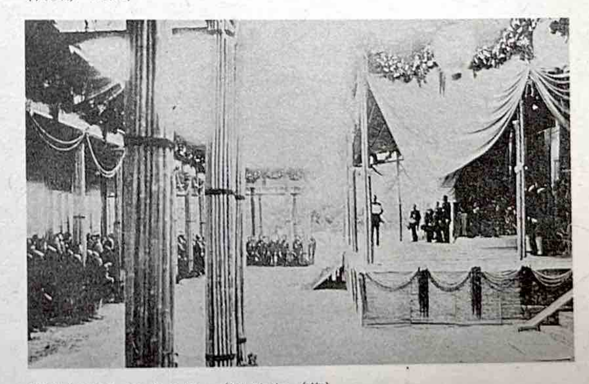
明治四十一年（一九〇八年）四月二十日，基隆、打狗（高雄）間全線完工，十年來的辛苦建設終告一段落。當時日本統治下的台灣總督府鐵道部，打算辦一個轟動熱鬧的「開通式」好好慶祝一番，無奈日本皇族有人過世，整個活動只好順延。

不過，四月二十日起，還是辦了一場空前的「汽車博覽會」（日文的汽車，即中文的火車），慶祝縱貫線的完成。這個博覽會首先於台中驛內揭幕，共展出了各式火車車廂十五輛，包括三等大客車五輛、一等小客車一輛、三等小客車三輛、一三等合造車一輛、有蓋貨車三輛及緩急車（守車）二輛。

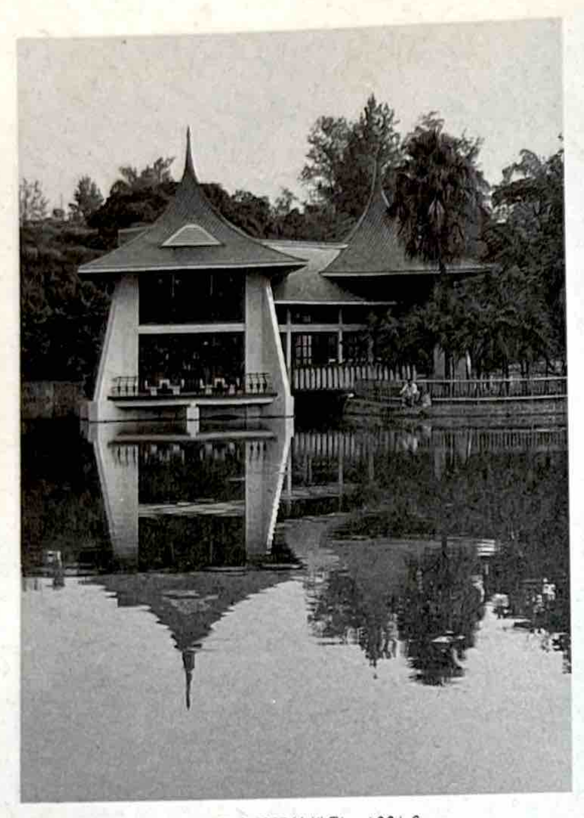
整個博覽會還包括了載有各地物產的物品陳列車，由基隆開始出發，各大站停留一日或數日，一直到最南的九曲堂爲止，做巡迴展示。



縱貫鐵路的起點——基隆車站。（照片中之站房已拆除改建。）（台鐵／提供）



縱貫鐵道全通式式場。（洪致文／藏）



台中公園是縱貫鐵路全通式舉行的地點。1991.6.
(洪致文／攝)

而因故順延的開通典禮，也在同年的十月二十四日舉行。這個在台中公園舉辦的縱貫鐵道全通式，可以說是非常盛大，除了地方仕紳以及捐獻土地者外，全島大小官員、日本皇族以及海外各地，都有代表與會。爲了好好招待這群貴賓，當時全台唯一的歐式飯店——鐵道旅館，也趕在全通式前完工，以便立即派上用場。

當年十月二十二日開始，各地的貴賓便陸續抵台，十月二十四日當天，早晨七點整貴賓列車準時由台北驛開出，於中午十二點五分抵台中。十分鐘後，貴賓順序進入台中公園內北隅的高地，此即爲全通式的會場。十二點四十五分，整個典禮開始，雖然政治性宣示的意味頗濃，但總算是爲十年的辛苦建設劃了一個完美的句點。



縱貫鐵道全通紀念明信片。
(洪致文／藏)

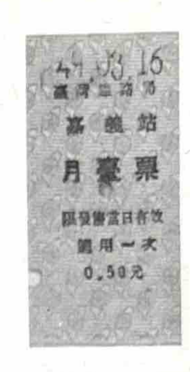
大正八年（一九一九年），因爲山線坡度太大，非常不利於長程運輸，因此有海岸線敷設之議。當時一共花了一千零五十五萬圓興建竹南、彰化間的這段海岸線(即今之海線)，於大正十一年（一九二二年）十月開通，使長程不停靠台中的火車，可以直接經由坡度較緩的海線南下。

此後，縱貫線的「幹線」，便由海線取代，經由台中的山線（日據時代稱之爲台中線），則變爲「支線」。不過即使到今天，台中爲中部都會區重心的地位一直未變，鐵路的區分上雖將它看成支線，但山、









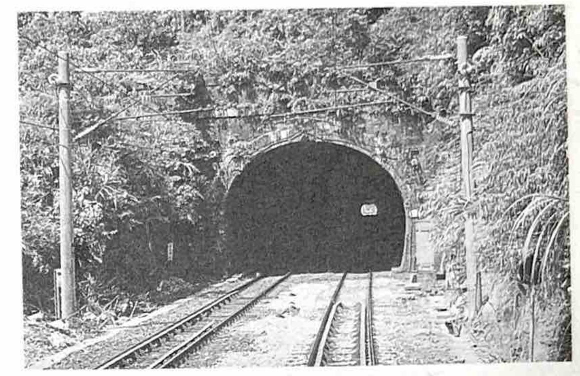
海線的「業績」一比之下，勝負立刻見分曉，這也難怪大多數的長程客車，都要經由山線行駛，反而海線猛開區間車了。

縱貫線第一大名景——雙龍瀑布

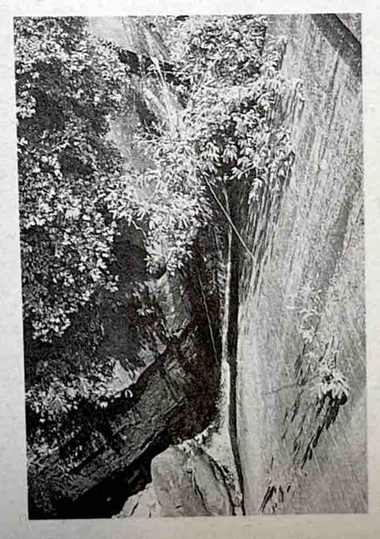
如果說，縱貫線鐵路邊有一處「可以濯人間煩熱，可以恣天地清閒」的絕世美景，您相信嗎？這處的靈秀之景，曾經令見者讚嘆不已，有人甚至詩性大發，還吟了一首歌來助興呢！這一處縱貫鐵路第一大名景，便是基隆、八堵間竹仔嶺隧道出口右側的「雙龍瀑布」。

說起瀑布邊的這個隧道，它的本身並沒有多大的特殊之處，它是日本人爲了代替路線標準不佳的獅球嶺隧道，而在距其一公里餘附近新建的一座山洞。它於明治二十九年（一八九六年）五月開工，翌年一月底完成，並於三月底舉行貫通式，但一直到明治三十一年二月十三日，才在隧道東口辦了一場正式的「開通式」。也因爲這個盛大的開通式的舉辦，終於讓參加的來賓及民衆，驚見這個「鐵道絕景」的存在，無怪乎有人曰：「此瀑當時人識少，埋沒空山幾千年。」縱貫鐵路的興建，終於讓它與世人相見。

這個名爲「雙龍」的瀑布，是因爲它是兩道奔

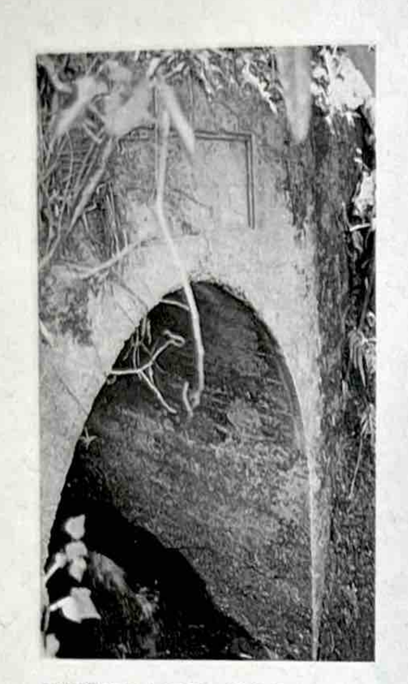


竹仔嶺隧道北口。1991.7.　(洪致文／攝)

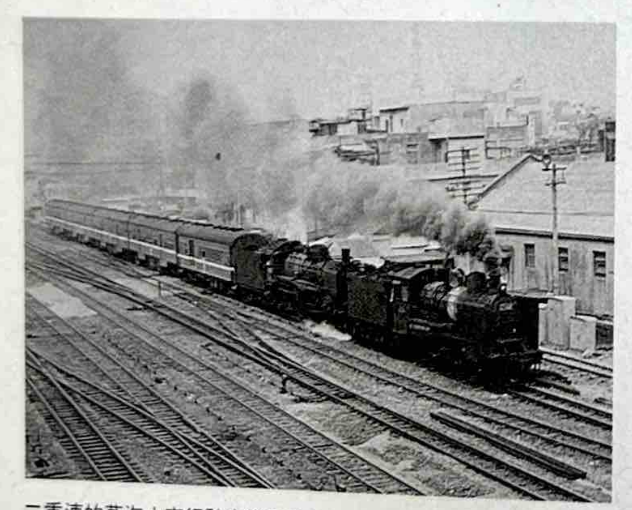


雙龍之一的「雄瀑」。1991.7.
(洪致文／攝)





雙龍瀑布的水源頭。1991.7.
(洪致文／攝)



二重連的蒸汽火車行駛在縱貫線上。新竹站外
(日本鐵道迷／提供)

騰的瀑布所組成，一是「雄瀑」、一是「雌瀑」而得名。當時的人在看到如此美景，感動之餘不得不吟了一首「觀瀑歌」：「竹仔之嶺，其高不可上，飛梯接雲端；竹仔之嶺，其險不可度，斷棧天邊。」又讚此瀑「如銀河倒千仞，雁齒魚鱗嚙奔激匯成淵；可以濯人間煩熱，可以忞天地清閒。」

當時這個瀑布邊的竹仔嶺隧道，也因雌雄雙瀑之故，而被稱爲「瀧之本隧道」；那時的鐵道隊長，還親提了「雙龍」兩字，鑲於基隆端的山洞出口上呢！

這樣的鐵道名景歷史記載，令人不禁懷疑起自己的眼睛：因爲即使是天天通車往返基隆、台北的學生、上班族，從來也沒有一個人被此「雙龍」感動過，說得更明白一些，幾乎是沒有人「見」過。這樣一個千古名景，怎麼會消失了呢！

我依據當時的記錄，由八堵端開始找起，終於找到了雌雄雙瀑的現況。原來，雌雄雙瀑被咱們所建的台五線公路的路橋不偏不倚地「擋」住了，使後人在火車上已無法欣賞此一美景。雄瀑已因橋樑的建築，使奔激而下的水濂「改道」，而雌瀑雖大致完整，但也已沒有當年的靈秀之氣。雌瀑出水的洞口旁有一座砌起來、類似山洞口的設計，出水口上方有一塊已被拿掉提字的框架，猜測早年必定有極爲傳神的字跡。

由台五線的路橋邊往下俯視此道「雙龍」，實在會令人感到可悲。下面不是保特瓶就是便當盒，難道人們就不能有點公德心嗎？雌雄雙瀑已因公路的興建而「靈氣」大失，從火車上早就看不到此一絕景。人們對於自然景觀的破壞使「龍」困淺灘，之後更被當垃圾場破壞迨盡，眞教人於心何忍。如果雙龍有知，恐怕是不會原諒咱們人類如此這般的對待吧！

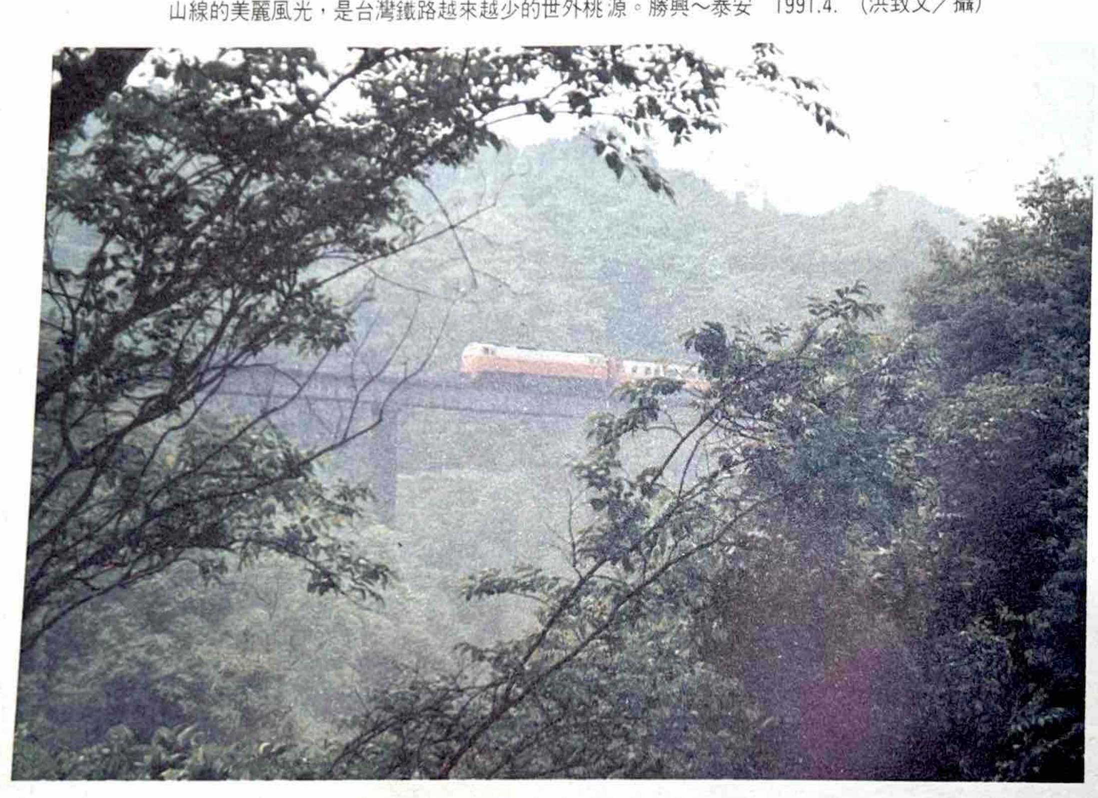
縱貫線里程表

（經由海線）

站　名	基隆	八堵	七堵	五堵	汐止	南港	松山	台北	萬華	板橋	樹林	山佳
累計公里	0.0	3.7	5.6	11.9	13.1	18.7	22.2	28.6	31.2	36.4	41.0	44.8
站　名	鶯歌	桃園	內壢	中壢	埔心	楊梅	富岡	湖口	新豐	竹北	新竹	香山
累計公里	49.3	57.5	63.6	67.4	73.2	77.2	84.1	89.8	95.9	100.9	106.7	114.8
站　名	崎頂	竹南	經由海線	談文	大山	後龍	龍港	白沙屯	新埔	通霄	苑裡	日南
累計公里	121.2	125.7		130.4	137.2	140.9	144.9	153.2	156.3	162.0	168.2	176.0
站　名	大甲	台中港	清水	沙鹿	龍井	大肚	追分	彰化	花壇	員林	永靖	社頭
累計公里	180.6	185.9	191.9	195.1	199.7	204.7	209.7	216.9	223.5	231.6	235.0	238.8
站　名	田中	二水	林內	石榴	斗六	斗南	石龜	大林	民雄	嘉義	水上	南靖
累計公里	243.1	248.9	257.1	261.8	266.6	274.3	278.9	282.8	288.6	297.9	304.4	307.1
站　名	後壁	新營	柳營	林鳳營	隆田	拔林	善化	新市	永康	台南	保安	中洲
累計公里	313.2	320.9	324.3	328.1	333.6	335.6	340.5	348.0	353.0	359.4	367.0	371.0
站　名	大湖	路竹	岡山	橋頭	楠梓	左營	高雄					
累計公里	373.9	376.9	384.2	388.2	392.3	399.3	406.1					

沿著山線走向歷史深處

山線的美麗風光，是台灣鐵路越來越少的世外桃源。勝興～泰安　1991.4.（洪致文／攝）



國內有一條你我皆知的鐵路，雖然經過多年的物換星移，但直到今天卻依舊未揮去她神秘的面紗。近年來，更因爲她沿途擁有許許多多不同風味的古蹟，而有地方人士倡議，日後改爲觀光鐵路加以保存。事實上，這條鐵路的傳奇不只如此，一紙流傳多年而且絕對「夠毒」的傳說，更爲她美麗的風光作了最佳的詮釋。她，就是人人皆知的縱貫鐵路山線。

也許您經常坐火車通過這兒，但卻從未發現她的故事，現在就讓我們帶您走入這台灣鐵路的世外桃源，來一趟豐富的山線之旅。

美景就從空氣中飄著木雕清香的三義開始。當

◄ 民國三十九年豐原至后里的普通車票。（趙建修／藏）

► 苗栗至銅鑼的舊底紋去回票。



差一點被魚藤「毒死」的鯉魚潭橋。1990.9.（洪致文／攝）

火車晃呀晃地從三義月台開出，穿過第一號隧道後，便來到了台鐵車站中最高的勝興站。這兒有個刻著「台灣鐵路最高點」、「海拔四〇二點三二六公尺」的紀念碑，對於喜歡拍照留念的觀光客，這實在是不能錯過的地點。

勝興這山中小站原名十六份，如今在車站邊的斜坡上，還隱隱約約可以看見刻著舊站名的痕跡。這座小站現在雖然收入不多，處於虧損狀態，但是山線列車繁忙，而這一段又是單軌，所以常常一下子就擠進兩、三班的火車，鐵路局想要廢站都不太可能。不管是自強、莒光，還是復興、普通，每天都有許許多多的列車大駕光臨，讓小小的勝興站十足拉風呢！

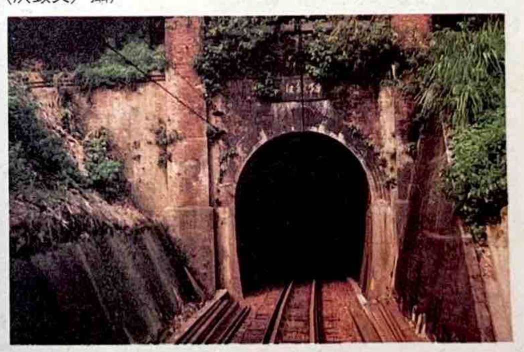
這座小站的張站長、曾副站長，都是和藹可親的鐵路員工，在陰冷的冬天到訪時，還會親切地倒上一杯熱呼呼的茶水，讓人倍覺溫馨；另一位陳生泉副站長，更十分熱心地訴說著勝興站的歷史，他表示以前總統還曾來此探訪過呢！

勝興站以南的二號隧道，則是山線之旅的第二個據點。這座建於西元一九〇五年的老山洞，上面書有「開天」兩個大字。雖然曾被人以水泥封住，但如今卻已脫落，人為的破壞，終不敵時間的考驗。

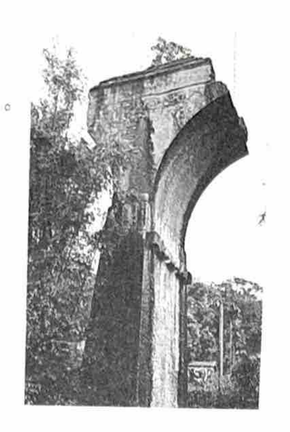
當火車又從勝興站開出，穿過開天隧道後，便來到了此行的重頭戲——魚藤坪斷橋。這座在縱貫



山線的第一大名景——「魚藤坪斷橋」。1990.9.（洪致文／攝）



苗栗隧道上書有「功維敍」三個大字。1991.9.（洪致文／攝）



魚籐坪斷橋的外形十分壯觀。
1990.9.　(洪致文／攝)



早年三號型蒸汽火車行駛在魚籐坪橋上的絕景。
(洪致文／藏)



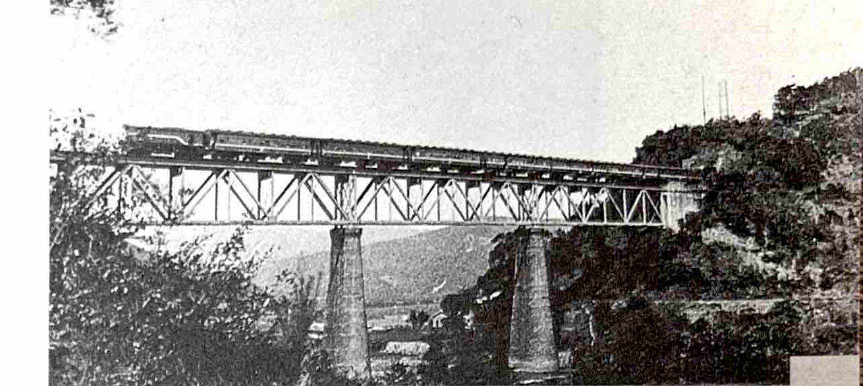
台鐵最高的車站「勝興」。1990.9.　(洪致文／攝)

線全通之時，被譽爲「台灣鐵路藝術極品」的橋樑，雖於昭和十年（一九三五年）四月二十一日的一場大地震中被毀，中間的鋼樑也因安全顧慮而在地震後拆除，但是如今卻留下了北端六個以及南端四個殘缺的磚造橋墩，讓後人在此憑弔，遙想當年火車奔馳其上的情景。

這座巍峨壯觀的斷橋遺址，現在並沒有很方便的交通工具可以抵達，不過在其北方有一座以公里數爲名的「一六七號誌站」，由此步行至斷橋橋底只需三分鐘，在這段鐵路改爲觀光用途後，於此建一座招呼站以解決交通問題，是非常可行的方案。

至於那紙「夠毒」的傳說——「關刀斬魚籐，魚籐毒鯉魚。」指的便是這一帶的山線名景了。附近的關刀山、鯉魚潭，以及這處魚籐坪，三者構成了民間穿鑿附會的傳說。當中的「魚籐」，據傳是一種用來毒魚或者殺蟲的毒籐，因以前這兒曾有一棵斗大的魚籐，故這地方稱爲「魚籐坪」。但因爲有毒的「魚籐坪」，會毀了附近風水極佳的鯉魚潭，所以後來便改名爲龍騰村，以消消它的「毒性」。

地震後在舊橋附近，興建了一座魚籐坪新橋，也就是今天縱貫鐵路山線走的橋樑。從舊橋橋孔望新橋的電車疾馳而過，早已成爲鐵道迷心中所公認的鐵路攝影第一名景。因爲這種新舊同處的歷史遺跡已不多見，所以她便成了許多人的最愛。



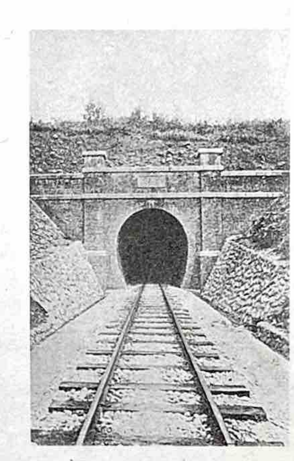
鯉魚潭水庫尚未興建時的內社川橋非常美麗。(台鐵／提供)

離開了魚籐坪，連續穿過四個隧道，一出洞口便是差點被魚籐給毒死的「鯉魚潭橋」。這座舊稱「內社川橋」的鋼樑橋，兩端均緊臨山洞，在一九三五年的那場地震中，也因橋墩位移而拆除重建。近年來因爲興建鯉魚潭水庫，所以鐵路橋下潺潺溪水的美景已經不在，繼之而起的是飛沙走石的工程。但在水庫完工後，蓄滿水的鯉魚潭卻又有另一番不同的風貌。

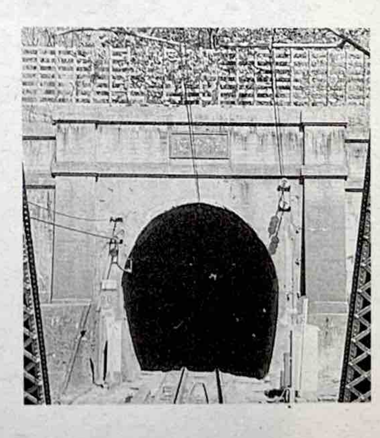
接著，急駛而過鯉魚潭鑽入七號隧道後，一出洞口，便是長龍般的大安溪橋了。這種以大跨距的花樑構成的鐵橋，雖然因「年事已高」而不安全，但從審美的觀點而言，絕對比鐵路局老舊橋樑改建後的任何一座新水泥橋要來得漂亮。在縱貫線尚未全通以前，這附近曾有一條雙軌的渦狀輕便鐵道，但如今僅能在此想像了。

當火車駛抵泰安站，便來到此行的終點——位於站內的「台中線震災復興紀念碑」。這座建於一九三八年七月的碑，是全省少見的砲彈狀建物。它下面的碑文，爲山線的老橋老洞作了最佳的註脚。我們一路行來所穿越的重山巨溪，事實上都是先人流血流汗所建，而這座紀念碑下，更埋葬了當年地震復建工程殉職員工的屍骨。

這樣一趟豐富的鐵路山線歷史之旅，是不是比「泡」在冷氣對號車廂中疾駛而過要有意思多了



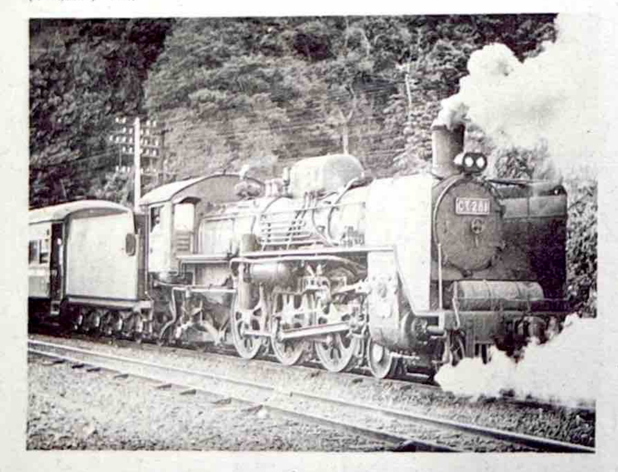
九號隧道北口完工時題有「潛行不窒」四個大字。(洪致文／藏)



九號隧道南口緊臨大甲溪橋，洞口上方題有「氣象雄深」。(洪致文／攝)



台中線震災復興記念碑。泰安站內　1990.9.
(洪致文／攝)



停在泰安站內的蒸汽火車。(洪祖仁／攝)

呢？有興趣，不妨馬上行動！因爲山線雙軌化完工後，這一段鐵路將西移，原有的舊線能否保留下來尚是未定之數。所以把握目前所擁有，將是現在唯一能做的。別忘了山線美麗的風光，正在向您招手哦！

山線里程表 (以基隆0.0k 爲起點計)

站名	竹南	造橋	豐富	苗栗	南勢	銅鑼	三義	勝興
累計公里	125.7	131.1	137.6	141.1	148.0	152.1	159.6	164.6
站名	泰安	后里	豐原	潭子	台中	烏日	成功	彰化
累計公里	173.2	175.5	183.2	188.2	197.4	204.6	208.1	215.0

泰安的地震紀念碑

台灣位處於地震帶，歷史上每隔一段時日便會有一次大地震到來，造成民衆死傷、房屋倒塌。其中，在六十歲以上老一輩口中傳下來，廿世紀台灣最慘、死傷最多的一次地震，是發生在日據時代昭和十年（一九三五年）的「新竹、台中州大地震」；這次地震除了造成上千人的死亡外，也將縱貫鐵路震得柔腸寸斷，橋樑倒、山洞塌，而在復興工程完工後，還在鐵路邊留下了一座地震復興紀念碑。



如果您坐火車經山線通過泰安站時，往窗外留意一下，便會發現一座「砲彈型」的建物立在鐵道邊，它就是「台中線震災復興記念碑」。這個紀念碑的樹立，是爲了記錄當年四月二十一日拂曉，在大安溪中游發生的烈震；這次地震爲當時的官營鐵道台中線帶來了未曾有的慘禍，而經過三年艱苦的復建工程，才在昭和十三年七月十五日完成全線通車。爲了要將復建工程的概要敍述給後人，以做爲震災復興的紀念，建設改良課長小山三郎特立此碑於大安驛（今泰安站）內，做爲永久的記錄。

根據當時留下來的文獻資料，可以看出這次地震破壞力之強，堪稱廿世紀台灣最慘烈的一次。它除了使鐵軌彎曲，山洞龜裂外，還造成了大安溪鐵橋橋墩破裂，內社川橋「位移」，以及最著名的魚籐坪斷橋遺跡。一直到今天，坐火車經勝興、泰安間，還可以在新的魚籐坪橋上，看到昔日斷橋的磚造遺物。如果親臨斷橋橋底，絕對會懾於這座斷橋的宏偉，而更可以想見當時天搖地動的恐怖。據說，地震發生當時，正好有火車開到泰安站附近，因爲兩端的橋樑都斷了，進退不得，又身處於山中，只好就地停放，直到三年之後修復通車才拖出修理。

爲了對這次地震與它對縱貫鐵路山線的破壞有更深入的了解，中興大學的楊鎭榮同學特地走訪了當地的老人及鐵路局的老員工，並尋找當時官方的



台中大地震後改建的魚籐坪新橋。1991. 4.
（洪致文／攝）

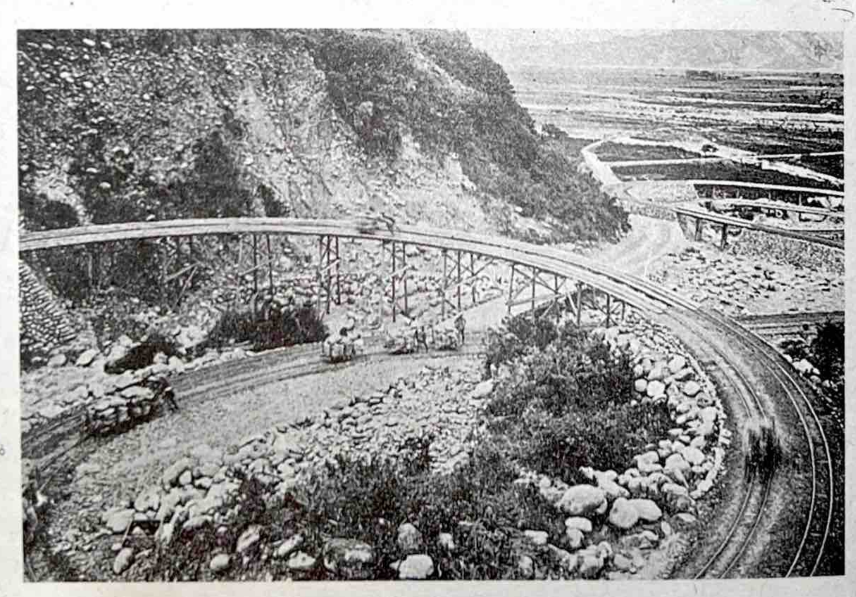


台中線震災復興記念碑的碑文。泰安站內 1990.9.
（洪致文／攝）

文獻，終於得到較完整的資料。

楊鎮榮表示：當他第一次到泰安站看這個碑，並抄寫碑文時，曾詢問附近的民衆該碑的由來，這才知道原來碑文曾被人用水泥封住，使之不爲人知，而後經風吹雨打才自然的剝落。現在，在碑文的邊緣，還留有水泥的殘蹟呢！但是雖然如此，人爲的破壞終不敵時光與大自然的考驗，這段歷史還是再度重現在人們眼前。這次地震是發生在清晨六點，震央在關刀山附近，震源深五公里，規模七點一級，死亡三二七六人，而有一二〇五三人受傷。據一位台中的老人說，地震前三個月老鼠早已大搬家而消失得無影無蹤，而地震的前十天，傍晚的天空還呈現異常的紅，而且不是颱風要來的那種紅。一切大自然的預兆都好像在告訴人們將大禍臨頭，可是後知後覺的人們，還是在被窩裡被突然而來的山崩地裂奪走了生命。

這座紀念碑是少數日據時代留下來的古蹟，而且是整個台灣鐵路的紀念碑中最有價值的一座。它不僅記載了地震對鐵路的破壞，也提醒了後人不要忘記這次地震的教訓。但是很可惜，這座紀念碑現



早年大安溪南岸的「輕便渦路」。
(洪致文／藏)

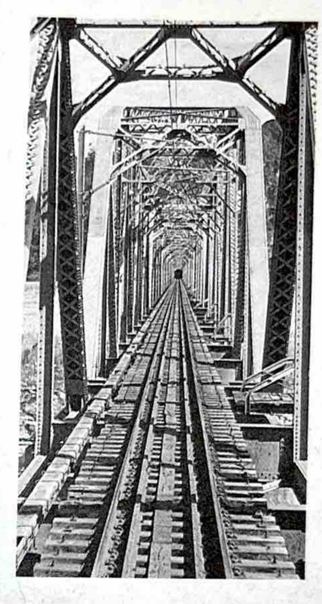
在卻被人在它週圍搭上了瓜棚，而遭到了人爲的破壞。再過幾年，山線雙軌化時，這一段鐵路將西移，這座台中線震災復興記念碑恐將難保。對於這座埋葬著當時復興工程殉職員工屍骨於下的紀念碑，我們後人是不是應該對它多付出一點關心，至少不要再破壞它了呢？

輕便渦路

高速公路的進出口，往往是一個個彎來彎去的引道，似乎越複雜的設計，就能給人越進步的感覺。但是你可知道，在本世紀初，台灣的鐵路就已有這種「大渦、小渦」轉來轉去的設計？只是它的功能是用來爬坡，並且是縱貫鐵路未完成前，作爲軍用速成線的輕便鐵道，壽命不超過三年，所以在台灣的鐵道史上，僅能稱爲曇花一現而已。

縱貫鐵路的建設，曾遇上許多大大小小的困難，而其中大安溪、大甲溪與濁水溪這三條大河的橋樑工程更爲艱鉅。當時的日本殖民政府，爲了運送寶島豐富的物產，當然希望它盡快通車，但是天然的阻隔，卻也不能完全盡如人意。

後來，日俄戰爭爆發，台灣島內因軍事上的需要，南北間的聯絡更爲迫切，日本政府遂決定趕工，在未通車的路段，興建「軍用速成線」以應急。



如長龍般的大安溪鋼樑橋，其北端緊臨提有「一氣通」的七號隧道。1991.2.
（洪致文／攝）

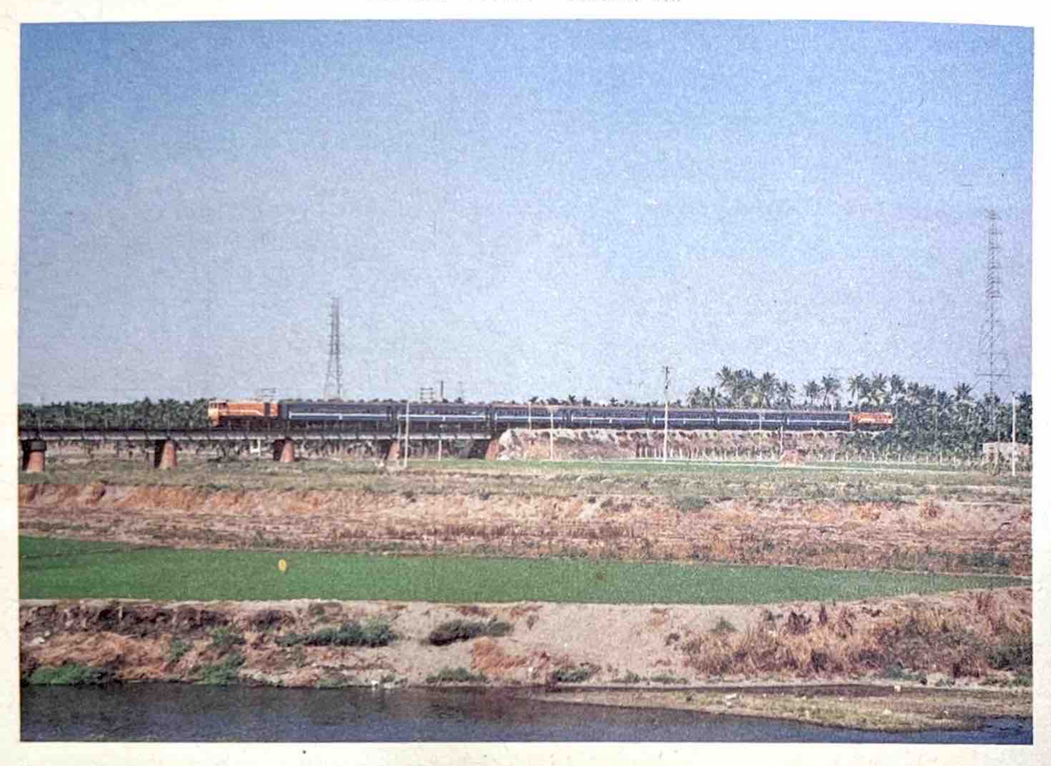
但即使是要「速成」的輕便鐵道，在大安溪南岸還是遇上了問題，因爲大安溪、大甲溪間的長方形台地，東西長約十一點八公里，而南北寬則有四點五至六公里，爲了順利爬上后里台地，只好在該處設計了一種螺線狀的爬坡道來克服。這條軌距一呎七吋半，位於伯公坑與葫蘆墩（今豐原）間的輕便鐵道，於明治三十九年（西元一九〇六年）五月十五日完工。在縱貫鐵路完成前，它曾肩負起南北運輸的任務，西元一九〇八年縱貫鐵路全通後，便失去功用而拆除。

如今，當您坐火車通過山線的大安溪南岸時，恐怕已經很難想像，過去曾有一條雙軌的「渦狀」輕便鐵道，在此轉來轉去吧！

陽光下的南國旅路

屏東線

這幀難得的「雙頭」火車照片，如今已成絕響，因爲左側的柴油車頭是現在已經停駛的東港線迴送車輛。
佳冬溪橋　1991.2.　(洪致文／攝)



藍天、晴空、檳榔樹，這是充滿了南國風味的屏東線最佳的寫照。在北回歸線以南的這條鐵路，終年陽光普照，絲毫沒有一點寒冬的感覺。火車奔馳在寬廣的原野上，別有一番不同的滋味。如果你厭倦了那些冰冷僵硬的水泥車站，仍留有幾棟古老木造站房的屏東線，絕對值得你前往一遊。

屏東線的興建分成了許多個不同的時期，並不是一次就築到枋寮。縱貫鐵路興建的同時期，一共完成了兩條支線，一爲淡水線，另一條就是鳳山支線；這條從當時的打狗停車場（今高雄港站）到九曲堂的南部支線，是在明治四十年（一九〇七年）十月一日，於鳳山停車場（鳳山站）舉行開通式開



屏東線有著熱帶的南國風情。林邊站外　1991.2.
(洪致文／攝)



屏東線常用R100型柴油車來行駛。林邊站外
(洪致文／攝)



屏東線上有許多尚未改建的木造站房。竹田站
(洪致文／攝)

◄屏東線上的自強異級軍票。

◄枋寮站賣出到「東海」的有趣車票。

始營業的。當時鳳山支線只建到九曲堂，並沒有往南延伸的一個原因，恐怕是因爲下淡水溪（今高屏溪）河面太寬，並非一下子便能築成，復加上當時縱貫線正在興築，實在也沒有餘力再去做此艱鉅的工程。

不過，在大正三年（一九一四年）時，九曲堂到屏東的這段鐵路，突破困難終於完成。其中全長一五二六公尺，台灣鐵路最長的「下淡水溪橋」也同時竣工。大正十二年（一九二三年），鐵路續築至溪州（今南州），途經大站潮州，因此當時的屏東線便被稱爲「潮州線」。到昭和十六年（一九四一年），鐵路終於延伸到枋寮，全長六十一公里的屏東線於焉完成。

在屏東線不算長的歷史中，曾發生了一件鐵路建好又拆，拆完又建的事情，創下台灣鐵路的一項新記錄。

在昭和十九年（一九四四年），也就是後段屏東線完成不到四年時，日本因爲太平洋戰爭戰事吃緊，急缺鋼料，又怕鐵路被盟軍利用，因此把林邊到枋寮的這一段屏東線拆除，一直到光復後民國四十二年一月十六日，才復軌恢復營運。這一段坎坷的歷史悲劇，令人聞之不禁感傷。

後段的屏東線雖然因戰事而拆除，但在戰爭期間，屏東線上也因運送軍品的需要，而增建了不少



全台最短的莒光號列車。枋寮站內　1989.7.
（洪致文／攝）



穿梭在檳榔樹、椰子樹、蕉園間的蒸汽火車。
南州附近。1977.4.　（日本鐵道迷／提供）

的「戰備鐵道」，其規模之大據稱頗爲驚人，只可惜這方面的資料因屬機密，當時的日本政府也不會笨到將它畫在地圖上，因此很少有人知道它。

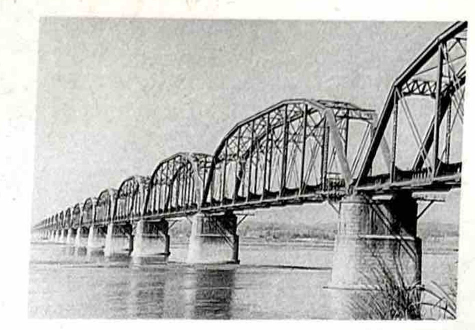
如今的屏東線，因爲南迴鐵路的通車，而從支線一躍而成環島鐵路幹線的一環，眞可謂痲雀變鳳凰是也！

原本位於台灣西部鐵路最末端，距基隆四六五點五公里的枋寮火車站，也在民國八十一年（一九九二年）一月十二日南迴鐵路通車後，由終點站搖身一變爲起點站，結束背負多年「西部最後一站」的恭維尊稱。在這個小車站裡，賣有一種非常有趣的車票，據說還有不少日本人特地跑來買呢！

原來，這是一種由枋寮到附近一個叫「東海」的火車票，這個叫東海的火車站，是個沒有人看守、賣票的招呼站，要買到票面上印有「東海」兩個字的票，就要在附近像枋寮這種站才買得到。這種票之所以會吸引日本觀光客來買，是因爲日本國鐵在民營化後，分成了幾家不同的鐵道株式會社，其中有一家就叫「ＪＲ東海」，所以他們才會來買回去做紀念。

過去屏東線跑過的火車種類並不算少，但當時都因它仍屬支線，所以沒有縱貫線來得高級。光復後，DR 1000 型的小型汽油車，在修復後即曾拿到此線來運行，台灣最大型的客運蒸汽火車CT 270





如今已功成身退的舊高屏溪大橋。（台鐵／提供）



爲了南迴鐵路通車，如今已被拆除改建的舊枋寮站。1989.7.　（洪致文／攝）

型、以及DR 2700 的白鐵仔，都曾送到屏東線來運用。至於屏東線上最特殊的列車，則莫過於往來高雄、屏東以及高雄、枋寮的「高級冷氣車」了。

過去雖然每天都有幾班西部縱貫線的火車開到屏東來，但台鐵還是很夠意思地爲了服務鄉民加開莒光號。當時的莒光號編組，堪稱全台灣最短的編成，一般以一輛S 200 型柴電車頭，拖二輛莒光號客車及一輛電源行李車，就這般浩浩盪盪地來往在屏東線上。後來莒光號改以自強號柴聯車行駛，可以說是越來越高級，只可惜賣座實在不甚理想，票價太貴恐爲其主因。

爲了使屏東線早日從支線的陰影中，邁向環島幹線的一環，提高路線標準應爲當務之急。屬於國家十四項重大建設之一的高屏雙軌化工程，於民國七十八年六月二十七日，完成雙線通車。其中位於九曲堂與六塊厝站間的新雙線高屏溪橋，爲此一工程最艱鉅的一段。新橋在民國七十六年四月竣工，同年六月十七日切換單線、二十二日才完成雙線通車。

同時廢去的舊高屏溪鋼樑橋，因造型十分獨特，且爲屏東線上一個重要的圖騰象徵，所以在當地民衆以及地方政府的要求下，暫得以保留下來，並且重新塗了一次油漆。只可惜地方政府因財政困難，並沒有辦法好好保養、開發這個極有歷史價值的骨董鐵路橋樑，如今它雖然仍舊屹立在新橋的旁邊，但日漸腐朽的身軀，在缺乏保養的情況下，前途令人擔憂。

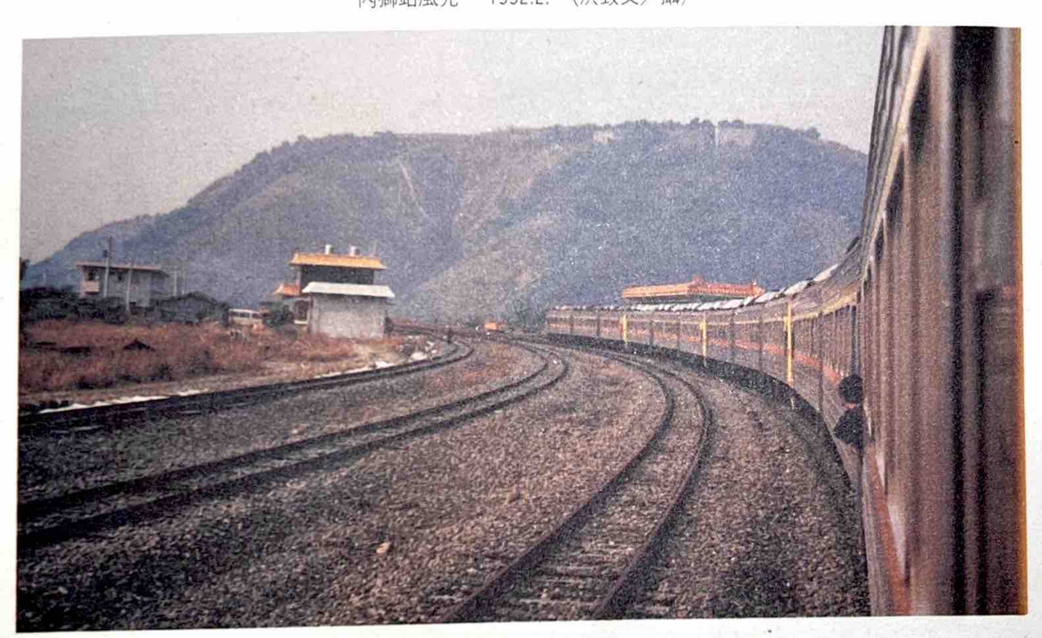
屏東線雖然因地理環境的影響，美麗的南國風情格外迷人，但在鄉村不斷都市化的今天，屏東線的景觀也一直在變，也許不用多久，屏東線那份純眞之美便將不見，留給人們的，只剩下一連串美麗的回憶而已。

屏東線里程表

站名	高雄	鳳山	後庄	九曲堂	六塊厝	屏東	歸來	麟洛	西勢
累計公里	0.0	5.7	9.4	13.7	18.7	20.9	23.6	25.9	28.3
竹田	潮州	崁頂	南州	鎭安	林邊	佳冬	東海	建興	枋寮
32.0	36.0	40.9	43.3	47.1	50.1	54.1	57.1	58.9	61.3

山與海的對話
南迴線

內獅站風光。 1992.2. （洪致文／攝）



施工長達十一年，爲台灣環島鐵路最後一環的南迴鐵路，終於在民國八十年（一九九一年）十二月十六日舉行通車典禮，完成許多人坐火車環台一周的夢想。

南迴鐵路的構想，是早在日據時代就有此議，不過卻一直都只是紙上談兵，未曾眞正開始施工。光復後，分別於民國三十六、四十七、五十二、五十七、六十五年勘測南迴鐵路並紙上選線，於民國六十九年一月決定採行如今的枋山線，並於同年七月一日成立南迴鐵路工程處，開始施工。

南迴線依山傍海，穿越中央山脈，爲本省鐵路史上最艱鉅的工程。路線全長九十八點二五公里，但隧道總長即佔三十八點九公里之多。其中以最長的八〇七〇公尺中央隧道最爲特別，創下台灣鐵路最長隧道的記錄。此隧道於民國七十九年底貫通，是一雙線的山洞。

南迴線美麗的風光，從台灣海峽看到太平洋，又穿越險峻的中央山脈，除了是交通運輸上的捷



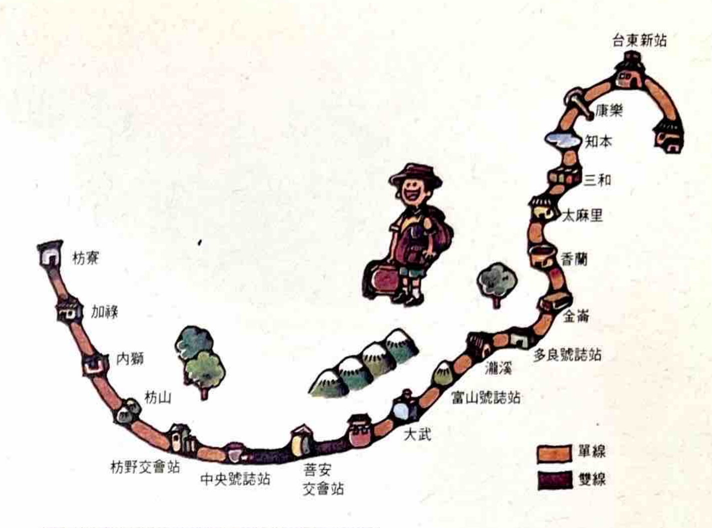
依山傍海的多良號誌站。1992.2.　（洪致文／攝）

徑，也是觀光的一大賣點。

事實上，南迴線在全通以前，台東附近先完工的部分，早已開始營運。民國七十四年七月十五日，便先開辦卑南至知本的路段，七十七年元旦又延駛到太麻里。

這一段先通車營運的部份，每天早晚各開兩往復，3502 次早上八點零三分開出，五十三分後抵太麻里，回程 3501 次約在九點四十八分回到台東。至於下午的 3504 次，則在二點零一分由台東開出，三點四十六分回來。在先行通車的這段期間，皆以單節柴油客車行駛，車站均不賣票而要車上再補。在通車初期，還曾印製特殊的南迴線車上專用車票呢！因爲南迴線是由卑南站（今台東新站）分叉出去，因此火車由台東開出後，經馬蘭到卑南，便要往後開才能轉入南迴線，繼續往知本、太麻里行駛。完工後的南迴鐵路，共有客貨站十四座、交會站二座及號誌站三座，一共十九個車站。原卑南站也在通車同日起，改爲台東新站。

南迴線雖然歷經了十一年施工好不容易才完成，但通車的事宜卻搞得灰頭土臉，各界交相指責。其主因便是許多相關設施仍未完成，但省方爲了信守八十年底通車的承諾，不得不趕在十二月十六日舉行通車典禮。因爲無法通車便馬上開始營業，又怕民衆反彈，只好想出個台灣鐵路百年來第一遭的



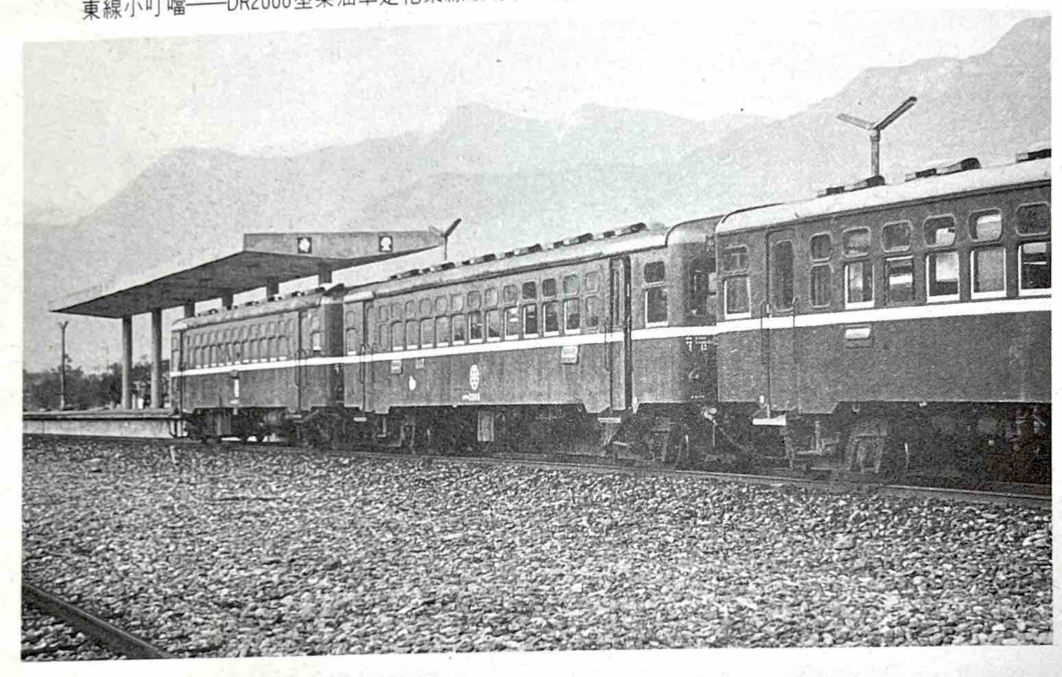


枋野三號隧道附近就是最「刺激」、有落山風的地方。1992.2.
（洪致文／攝）

「免費大請客」，原訂請客八天，由十二月十七日起至二十四日供各界搭乘，但因二十五日爲行憲紀念日，遂又加開了一天，二十六日起，南迴線竟破天荒地又「停駛」了，直到交通部履勘通過，並以一天只准開一往復的條件，始於民國八十一年一月十二日開始正式營業。這一連串的「通車」、「試駛」、「營業」，搞得可是人人迷迷糊糊，都不知南迴鐵路到底「通」了沒有，也許台灣的火車，眞的是「說這樣也通，說那樣也通」吧！

縱谷間的鐵道
花東線

東線小叮噹——DR2000型柴油車是花東線最有「味道」的火車。壽豐站內　1992.2.　(洪致文／攝)



在北迴鐵路通車之後，花東的鐵路便將有機會可以與西線的火車交流，因此窄軌台東線的拓寬實爲勢在必行之事。況且，南迴鐵路通車後之環島鐵路網，花東線也將是其中非常重要的一段，所以在北迴鐵路尚未完工前，東線鐵路的拓寬工程便早已積極開始。雖然東線拓寬後，原有窄軌輕便鐵道的風情頓時消失，但快速、便捷的嶄新花東線，卻給東部地區帶來了新的氣象。

走在新的花東線上，早已嗅不出一點早年小火車的風味，但由窄軌柴油車改爲寬軌的「東線小叮噹」(DR 2000 型)，卻依舊在行駛，這或許是少數可以讓人懷舊的地方。

花東線全線幾乎都在花東縱谷區裡奔馳，兩側的山勢時而較近、時而較遠，大部分仍是循著窄軌時代的路基加以拓寬，但其中仍有中興、溪口、三民、馬太鞍溪……等大大小小共七、八處合計幾達




位於光復的糖廠，和西部的有似曾相似之感。
光復　1992.2.　(洪致文／攝)


河底隧道是採「明挖回填法」興建。(台鐵／提供)

四十公里的路段，興築新的路線取代舊線。

從花蓮站開出後，很快就會通過以前台東線第一站「田浦」的廢站舊址，只是如今整個站房早已不存，徒留一段小小的月台遺跡讓人追憶。吉安、干城之後，東線的「標準風景」便緊接著上場，左右兩側的山勢，好像與火車一點也不相干，筆直的鐵軌，帶著乘客倏忽奔馳。車到溪口，很快就會鑽進少見的鐵路河底隧道。這座穿越荖干溪，全長有一五九八公尺的隧道，是為了克服東部河川快速淤積、且河床寬大不適合「繞道」前行的特性，而以明挖回填方式所建造的過河隧道。同樣的這種模式，在溪口隧道以南的萬榮、光復間，也有一座穿越馬太鞍溪二三五六公尺的光復河底隧道，一出此洞再前行，即抵光復。

光復舊名馬太鞍，大正九年（一九二〇年）鹽水港製糖在此興建了製糖工廠，即今天花蓮糖廠（光復工廠）的前身。從光復車站，有一條很短的糖鐵通往廠區，不過在東拓後，這一段鐵路也跟著改軌，並不像西部的糖廠一樣，用三軌制區間來做貨物聯運。

在通過了舊名水尾的瑞穗之後，東線鐵路中段最「刺激」的舞鶴台地一處立刻登場。這兒有東拓時最後完成的自強一號、二號隧道，穿越人跡罕至的空曠山野，和前段花東線風光完全不同。鑽出隧道後，很容易就可以看到以前走掃叭隧道過舞鶴台地的舊線，從新線的上方穿越，繞到東側漸漸下坡，終抵三民站。

三民站後過紅葉溪橋時，東側有二個舊吊橋橋體的遺跡，佇立在寬廣的河床上，甚為壯觀。大禹後面，即是舊名璞石閣的玉里。大正十五年三月，窄軌台東線全線完工的全通式，便是在玉里驛舉行。早年的台東線鐵路，共有三個機關庫的設置，一在台東，一在花蓮港，另一個即是玉里。在東線蒸汽火車全退休之際，玉里站內的木造車庫，便曾成為暫置這些老火車的場所。如今車庫雖早已不在，但過去的站場規模卻依稀可見，畢竟它仍是花東線上的中途大站哪！

玉里之後，鐵路兩邊的景色大致和「東線標準風光」一樣，並沒有很大的差別，但是從鹿野一直



吉安舊站的風光。(照片前方的水泥條即月台痕跡。)
1992.2. (洪致文/攝)

到卑南(今之台東新站),這段東拓時最長、有十四點八公里的中興改線段,是花東線南端的另一特色。

以前窄軌台東線時代,這一段鐵路有坡度千分之二十至二十五的陡坡十三公里,以及稻葉、檳榔兩個折返式(SWITCH BACK)車站。東拓更改新線時,火車沿著南北走向的卑南溪河谷前行,穿過鹿野溪大橋後抵山里站,一出車站不久,即是花東線最著名的「山里隧道群」。這一連串的長短隧道,包括了山里一號至六號及岩灣共七座總長近四公里的山洞,洞與洞之間的距離極短,最長不過一百三十二公尺,最短者甚至只有三十八公尺,此番絕景直可媲美縱貫鐵路勝興、泰安間三、四、五、六號的連續隧道。

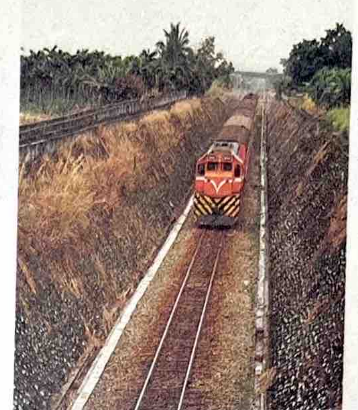
過了這段一洞接一洞的隧道區,台東站很快就

花東線里程表

站名	花蓮	吉安	南華	志學	平和	壽豐	豐田	溪口	南平	鳳林	萬榮
累計公里	0.0	3.4	8.2	12.4	15.3	17.1	19.8	23.9	28.3	32.5	37.5
光復	大富	富源	瑞北	瑞穗	舞鶴	三民	大禹	玉里	安通	東里	東竹
43.1	50.9	53.9	59.8	63.2	67.3	72.6	78.4	84.1	89.8	93.9	99.9
富里	池上	海端	關山	月美	瑞和	瑞源	鹿野	山里	台東新站	馬蘭	台東
106.1	113.0	118.6	125.2	128.9	132.9	135.8	141.4	147.6	155.7	159.8	162.2







火車即將鑽入溪口河底隧道。1992.2.（洪致文／攝）

要到達。但在台東的前一站——卑南，卻是另一條鐵路——南迴線的起點。卑南站在南迴鐵路通車後，便改名爲台東新站，因爲台東腹地較小，南迴線東部的車輛基地只好設在卑南，使得如今的台東新站頗有「大站」的氣勢，反倒是堂堂花東線終點的台東站，仍舊是窄軌時代未改建的小站房，比南迴線中途一些前不著村後不著店的小站，還要窄小擁擠呢！



三民站附近經舞鶴台地的舊跡。1992.2.（洪致文／攝）

花東線瓶頸——舞鶴台地

明治四十一年（一九〇八年）縱貫鐵路全通後，大批人馬便繼續移往東部，興建台東線。因爲預算不足，所以決定先興建七六二公厘軌距的窄軌鐵道，打算日後再予以拓寬。

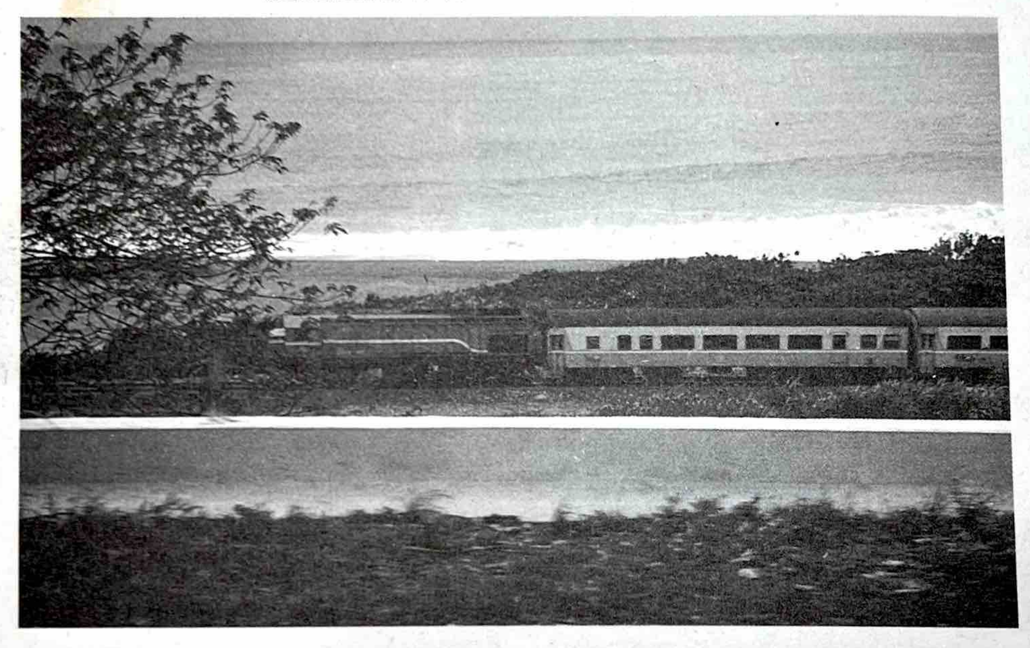
當時由鐵道部所興築的花蓮港、玉里段鐵道，最艱鉅的工程便是行經舞鶴台地之一段。當時開鑿的「掃叭隧道」，從大正三年（一九一四年）開始興工，直到大正五年才完成。這個山洞係以紅磚砌拱，全長一公里許，兩端引道坡度超過千分之二十，非常驚險刺激。隧道北口有佐久間總督所題之「無窮」兩字，而南口也有安東總督所題的「宏達」字跡。

這個隧道因年代頗久，且路線標準不佳，所以東拓時決定廢線，於東側約二百公尺處興建新線，並建造自強一號與二號兩座隧道。當地的土質惡劣，屬於未成熟之木炭層，掃叭隧道（光復後改爲吉祥隧道）興建時便曾發生很大的困難，如今東拓要新建隧道，自然也會遇上相同的問題。所以民國七十一年七月一日東線鐵路切換一〇六七公厘軌距時，這兩座新建的隧道無法如期貫通，只好用窄軌時代的掃叭隧道敷設寬軌，以達全線拓寬之目的。幸好當年鐵道部興建花蓮港、玉里段鐵路，雖然鋪的是窄軌輕便鐵道，但所有橋樑、山洞皆以西線的標準來建造，所以東拓時才能如此加以運用。新建的隧道在民國七十三年十二月二十六日終於完成切換，七十四年元旦正式全線完工，東拓工程於焉告成。

鑿山穿隧一氣通

北迴線

北迴鐵路緊臨著太平洋岸而行。1991.4. （洪致文／攝）



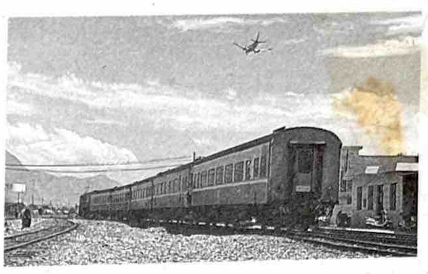
台灣鐵路最賺錢的黃金路線，非北迴鐵路莫屬。自從它通車以來，花蓮對外的公路、船舶客運均呈萎縮的現象，在台鐵連年虧損的今天，北迴鐵路絕對是台鐵最重要的「搖錢樹」。

北迴與南迴兩鐵路，是爲了完成環島鐵路系統，而遲早要興建的艱鉅工程。沿途過山鑿洞，遇水造橋，全是工程技術上的大考驗。民國六十二年（一九七三年）十二月二十五日，北迴鐵路分別在北埔與南聖湖（今蘇澳新站）兩地開工，開始漫長的六年施工歲月。

民國六十四年七月二十六日，爲了配合亞泥在新城設廠後之水泥運輸，從花蓮港線經北埔抵新城的十九點二公里率先通車，並以貨船搭載S 305及S 306號柴電機車到花蓮行駛。這一段鐵路在完工試車後，於同年九月正式開始營運。到了民國六十八年二月，和平以南的路段已全部完工，這一段總



北迴線不是橋樑便是山洞，施工非常困難。1990.8.（洪致文／攝）



在花蓮站內調車中的北迴線莒光號。1990.8.（洪致文／攝）

長三十九點六公里的鐵道，包括了和平隧道（2970 m）、崇德隧道（2682 m）、和仁隧道（2411 m）及清水隧道（2106 m）四大極爲困難的隧道工程，在工作人員再接再厲的努力下，終於在二月七日舉行北迴鐵路南段通車典禮。

典禮專車正是曾經風光一時，由西部坐船送來的三輛柴油飛快車。上午九時二十五分，這三節飛快車從花蓮站開出，於十點半抵和平，沿途鞭炮聲不斷，居民都熱列慶祝鐵路開通。隔日開始，北迴鐵路南段便正式對外營業，每天行駛早、晚二往復，並在中午排定了一班不定期的臨時預備列車。這時北迴線普通車的費率，均高於其它西部各線。它的起碼票價是二點五元，但西部卻只要一點五元即可，連車票費率也以每人公里〇點三八元高於西線的〇點二九元。

北段包括觀音隧道（7757 m）、南澳隧道（5286 m）、永春隧道（3981 m）及谷風隧道（2484 m）的路段，於民國六十八年底全部完成，並於民國六十九年二月一日舉行通車典禮。當天的典禮專車，由R 155 號柴電機車牽引十四節莒光號行駛，由台北出發後，於十一時四十分抵南聖湖站舉行通車剪綵儀式，隨後開往花蓮。當時尾隨著這班專車的，還有搭載花蓮各界來賓的光華號列車。

北迴鐵路爲十大建設中之一項，完工後對東部的發展有非常大的貢獻。沿途不是山洞，就是橋樑或車站，雖然許多站房的造型都完全一樣，了無新意，但風景卻是處處不同，各有各的特色。在火車鑽進鑽出山洞之間，美麗的風光就像一幅幅的畫面在眼前閃過，它縱然沒有悠久的歷史足堪玩味，卻絕對會讓你有一種「新」的感受。

北迴線里程表

站　　名	蘇澳	蘇澳新站	永春	永樂	東澳	南澳	武塔	觀音
累計公里	-3.2	0.0	3.9	5.2	10.7	18.7	22.2	28.8
站　　名	漢本	和平	和仁	崇德	新城	景美	北埔	花蓮
累計公里	35.4	39.8	47.4	57.5	62.8	68.1	74.6	79.1

註：觀音站爲位於觀音隧道內之交會站。

海天一色

宜蘭線

基隆河與宜蘭線鐵路蜿蜒交錯。暖暖～四脚亭 .1992.1. （洪致文／攝）



宜蘭線沿途的起伏山巒、海天一色，是這條美麗鐵路幹線最爲迷人的地方。尤其是早年尙未擴建雙軌時，一處處的小站風情、古舊橋樑與隧道，充滿了支線鐵路的田園風貌。特別是外澳一帶，鐵路就行駛在海岸邊，坐火車去聽濤聲的情趣，更是舊宜蘭線令人懷念的地方。

宜蘭線於大正六年（一九一七年）開始興工，大正十三年十二月全線開通，由縱貫線上的八堵站分歧出去，終點爲蘇澳。全線以大里、瑞芳這一段最艱鉅，尤其是澳底、大里間的草嶺隧道更是施工最困難處。日據時代以及光復初期的宜蘭線，路線標準並不像縱貫線那樣好，因爲當時的觀念裡，根本還是當它爲一條「支線」，只是路線較長罷了，所以大型的蒸汽火車（例如：ＤＴ６５０型）因爲橋樑載重的因素，還是無法行駛。後來陸續將沿線的標準提高，並加以改善，使單線的鐵路終於擺脫「支線」的陰影。

民國六十九年（一九八〇年）北迴鐵路通車後，宜蘭線做爲連接東部鐵路以及西部幹線的地位更形重要、加上原本的單線運輸量早已飽和，所以宜蘭





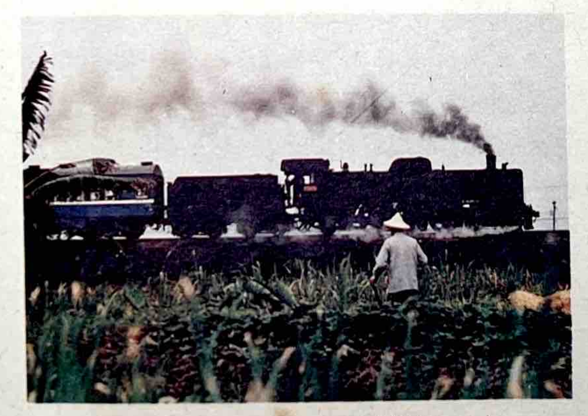


◄ 雙溪站賣出往基隆的莒光異級半票。

◄ 1990.3.31.外澳站最末日車票。



侯硐站外的「示德隧道」。1990.5.　（洪致文／攝）



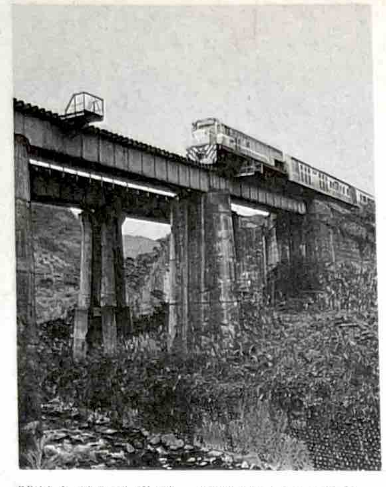
奔馳在宜蘭線上的CT282號蒸汽火車。頭城附近1981.7.　（古仁榮／攝）

線擴建雙軌的工程便順勢展開。整個工程於民國六十九年七月開始，一邊施工一邊還要維持營運，對於工程安全實爲一大考驗。直到民國七十四年六月底，除了龜山、外澳段外，全線雙軌化全數完工。（沒有完成的部分，也在翌年的一月九日通車。）

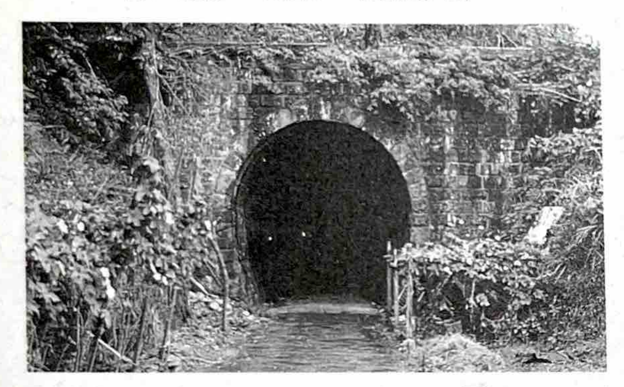
雙軌化後的宜蘭線，雖然失去了原本樸實古舊的風貌，但卻也提高了行車速度以及列車容量，一些沿線的美景雖已不在，但嶄新的宜蘭線依舊仍具迷人的特色。

火車從八堵站與縱貫線分歧出後，很快就到第一站暖暖。這站小小的站房，是宜蘭線雙軌化後，少數未重建的木造車站，但因旅客、貨運量不多，雙軌化後整個車站就只剩兩條通過線，極爲簡易。民國八十年十一月十五日，暖暖站最後一天營業售票，隔日起便降爲招呼站，不設站員賣票。末代站員爲由四脚亭站輪調來的站務佐理曾石岳老先生，他表示：暖暖站爲四脚亭所代管，所以每三個月便輪派一人來此看管、售票。平常每天由早上六時許營業至下午三、四點，公休日爲週三，除了附近居民以及通學生，很少有人會在這一個小站上下。

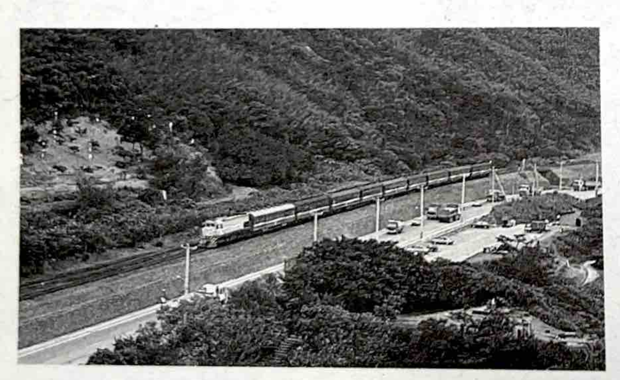
暖暖一過，左側爲險峻的山勢，而右側即爲基隆河。四脚亭附近，河對岸有堆得好高的貨櫃，與接著的美麗風景似乎不大搭調。快到瑞芳前，左側有一條彎入的鐵道，此即爲早已停辦客運的深澳



雙軌化後的宜蘭線，鋼樑橋已經不多了。
牡丹～雙溪。 1992.1. （洪致文／攝）



瑞芳站外的宜蘭線廢洞口。1990.10. （洪致文／攝）

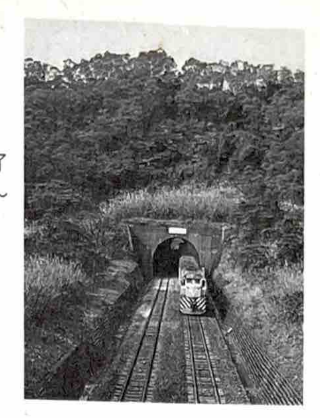


龜山、大溪間的宜蘭線與濱海公路平行。大溪～龜山
1992.1. 洪致文／攝

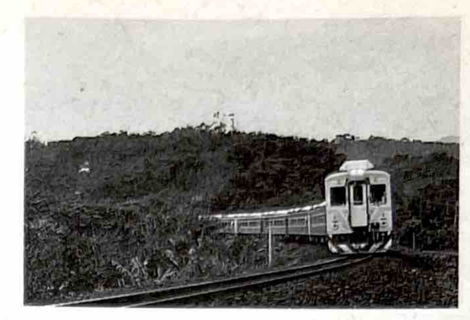
線。因為瑞芳到深澳火力發電廠的鐵路尚有運煤列車在行駛，而班次還不算太少，所以常可看見S 400型柴電機車，以及長長的運煤車停放於瑞芳站內。瑞芳站外有一個雙軌的龍潭隧道，其旁邊有一座與它平行，如今已成為行人、機車通行的舊宜蘭線山洞，是鐵道史研究者觀察早年宜蘭線施工水準的一個重要線索。雙軌化後的宜蘭線，在瑞芳、侯硐間共有六座大小不等的隧道，通過最後一個山洞後，煤礦小城——侯硐立刻出現在眼前。侯硐一直到三貂嶺的這段路，是宜蘭線最險峻的一處，基隆河在這裡所造成的河谷地形，萬分地壯觀，與日本山陰本線舊線的保津峽驛有異曲同工之妙。(這一段的鐵道風光，參看「平溪線」部分)

三貂嶺站一過，立刻會鑽入一座很長的隧道，在新隧道的左上方，有一個空懸半山腰、用紅磚封死的廢洞口，此即為舊線隧道。它的洞口上題有幾個大字，但字跡模糊、難以辨認，只好留待高人去「猜字謎」了。

三貂嶺站之後的牡丹站，是一座折返式的車站，正線的坡度雖陡，但有筆直的通過線可以直接通過，僅有停留的貨車才會折返入貨運月台內停放。民國八十年，牡丹站的貨運月台停用，由正線轉入的轉轍器也拆除，使台灣鐵路又少了一個折返式（SWITCH BACK）車站。



雙軌化後宜蘭線多了許多山洞。四脚亭～瑞芳 1992.1.
（洪致文／攝）



宜蘭線著名的「牡丹坡」。雙溪站外。
1992.1. （洪致文／攝）

雖然折返式的站場已不再使用，但這一段坡度最大、宜蘭線最出名的「牡丹坡」，依舊是整條鐵路的瓶頸。一般的長大貨車（例如：北迴線的水泥車），雙溪、侯硐間往台北的上行路段，皆要加掛一節柴電車頭當輔助機車（補機），才能順利爬坡。有時北迴線的莒光號，因爲加掛車廂之故，全列車可達十五節之多，這時便也要掛補機才行。

火車一過雙溪站，沿線一望無際的原野，如入無人之境的空曠，景色極爲特別。福隆站之後的石城、大里、大溪、龜山，太平洋的海水拍打著極爲特殊的沿岸地形，頗値得一遊。大溪站外的沙灘以及龜山站附近的北關風景區，也是乘火車遊東北海岸的最佳去處。這一段鐵路，大致上與濱海公路平行，外海的龜山島，像極了伏臥在海面上的大烏龜，鐵路因爲路基較高，視野比公路要好呢！

外澳之後，鐵路離海漸遠，宜蘭線的重頭戲也逐漸落幕。頭城、宜蘭、羅東……等大站一過，車上的乘客便少了許多，剩下的人大部分都是要去終點蘇澳的。以前由羅東站北的月台上，有一條軌距七六二公厘的羅東林鐵，可以通往太平山，但民國六十八年八月停駛後，原本羅東站附近的林場風味頓時消失，儲木池的水塘也不見大段的林木，過去羅東林鐵在平地的大本營——竹林車站，也變成一片廢墟。

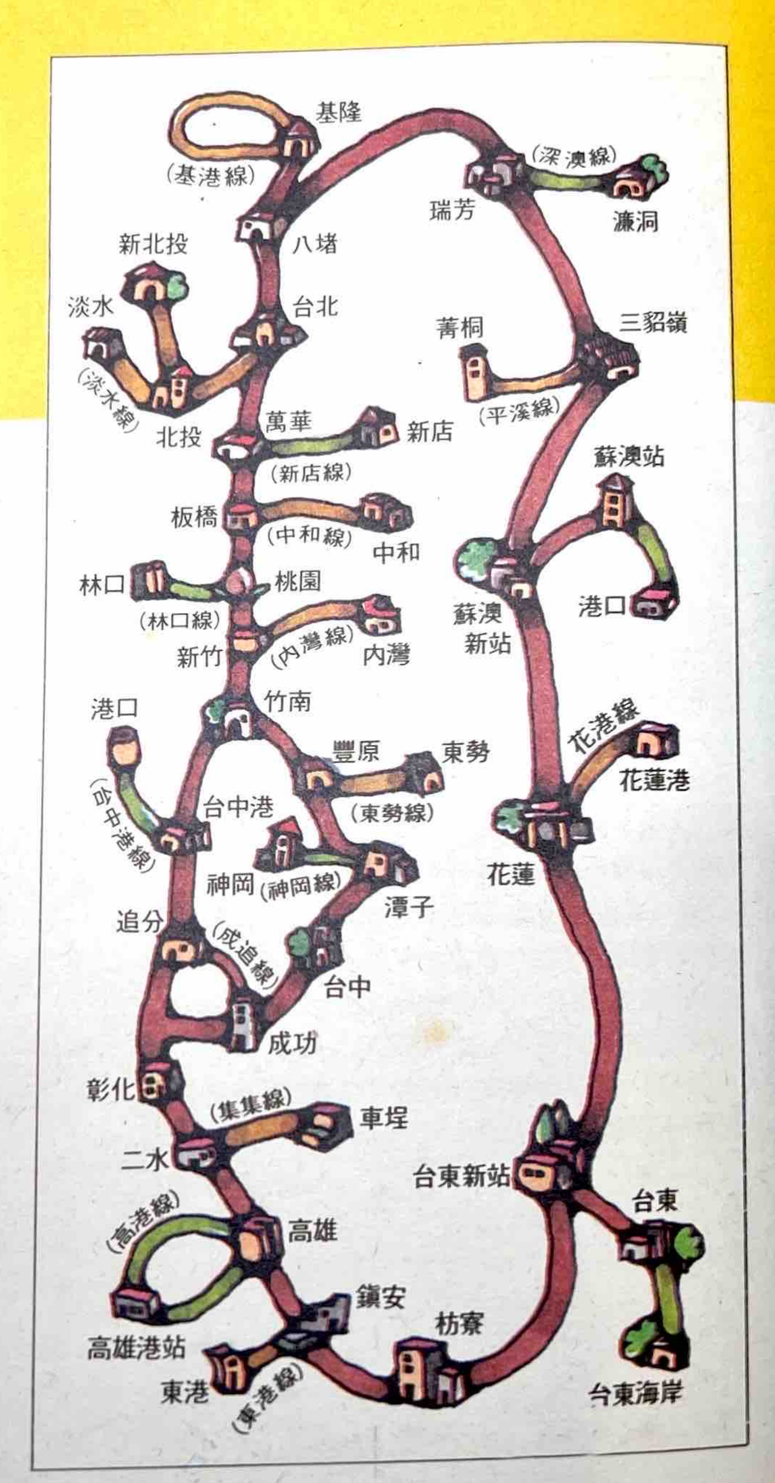
宜蘭線在到蘇澳新站後，與北迴鐵路相接，而它的終點，則是與蘇澳新站距離三點二公里的蘇澳。總計整段宜蘭線，由八堵到蘇澳共長九十三點六公里，若加上台北、八堵這一段，全線並不算太短，最快的自強號，大約要二個小時才能跑完呢！

（註：單線時代的宜蘭線總長爲九十五公里，雙軌化後縮短爲九十三點六公里。）

宜蘭線里程表

站名	八堵	暖暖	四脚亭	瑞芳	侯硐	三貂嶺	牡丹	双溪	貢寮
累計公里	0.0	1.6	3.8	8.9	13.4	16.0	19.5	22.8	28.2
站名	福隆	石城	大里	大溪	龜山	外澳	頭城	頂埔	礁溪
累計公里	32.0	37.4	40.1	44.8	49.4	53.0	56.6	58.8	62.9
站名	四城	宜蘭	二結	中里	羅東	冬山	新馬	蘇澳新站	蘇澳
累計公里	67.6	71.3	77.1	78.3	80.1	85.1	89.3	90.4	93.6

第二章 支線旅路



台鐵支線鐵路示意圖



難忘的世紀之路

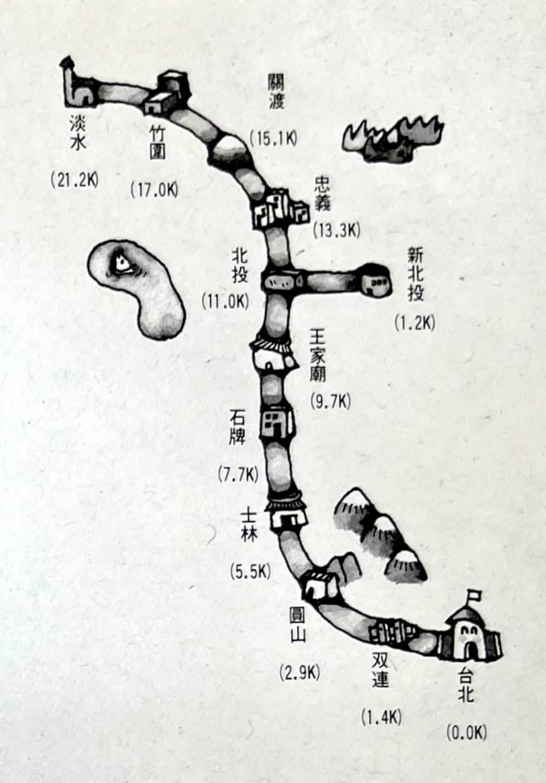
淡水線

淡水車站內的此情此景已成追憶。1988.6.　(洪致文／攝)



早年台灣最美麗、最響亮的地名便是「淡水」了，從它名列台灣八景之一，您就可以窺知一二。溝通台北到淡水的這條淡水線，也是台灣最早的一條支線鐵路，從一九〇一年通車迄一九八八年因捷運施工而停駛，它一共跑了八十多年。在停駛時，更首開風氣之先，吸引了無數的懷舊民衆搶搭最後一班車。

當初會興建淡水線鐵路，主要的目的是爲了輸送從淡水港上岸的物資，因此路線的標準並不會太好。那時淡水線在興建時，台北、基隆段劉銘傳時代興建的鐵路，也正在做改良新線的工程，所以北、基間撤下的三十六磅軌條，便「廢物利用」地拿到淡水線來舖設。而位於今天圓山附近的淡水線基隆河橋，也是一個拼裝的傑作。當時爲了省鋼材，因



此也如法泡製地把台北、新竹間舊線的紅毛田溪、鳳山溪橋鋼樑，搬到淡水線上來用。最誇張的莫過於其中的一座「竽蓁林川橋」，居然把舊線的一個二十呎桁鐵轉車台，搬來當「鐵橋」用，這時的淡水線，恐怕沒有你我後來乘坐時的那般愜意吧！

淡水線於明治三十四年（一九〇一年）八月二十五日開業，同日開始業務的，還有新的台北站、圓山、士林、北投及淡水。不過淡水線正式的開通儀式，卻是在同年十月二十五日，於台北站與台北、桃仔園間改良線的開通式合起來舉行。

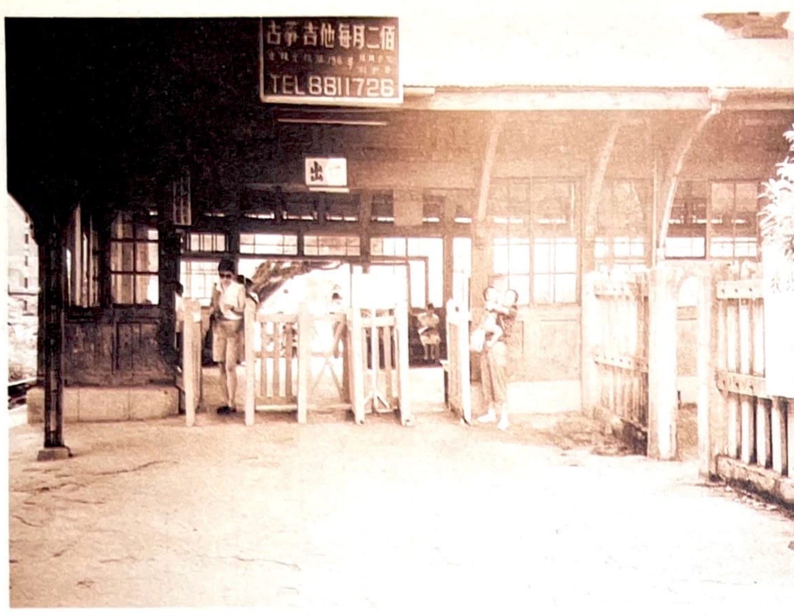
在日據時代，淡水線設有大稻埕、北門、台北、大正街、雙連、圓山、宮の下，士林、唭哩岸（今石牌）、北投、江頭（今關渡）、竹圍、淡水等站，後來又興建了從北投到新北投間一點二公里的新北投支線，以便搭載洗溫泉的民眾。淡水線早年汽油車始發站，多是從北門開出，不過後來台北、北門間這段鐵路廢去後，就只剩下台北、淡水間二十一點二公里這一段，所以一般人的印象裡，淡水線就好像都是從台北發車，而忘了以前淡水線還有一站「北門乘降場」。

光復後，「大正街」、「宮の下」陸續廢站，而在石牌、北投間增設了「王家廟」這個招呼站，北投、關渡間也插進了「忠義站」，以方便旅客。

淡水線的火車，從台北的後車站開出後，沒多



每到放假日，淡水車站前便出現川流不息的人潮。
1988.6.　（洪致文／攝）



終端式的新北投車站。
1988.6.　（洪致文／攝）

如虹一般的關渡大橋與淡水線火車。
1988.7.　（洪致文／攝）







久便來個大左彎，與縱貫線分開。一路上兩側盡是房屋，到了南京西路口，兩側的車陣正虎視眈眈地盯著火車通過呢！

在旅客還未坐定時，火車又停了下來，因爲到雙連站了。雙連站是淡水線上的貨運大站，站邊的側線上，時常都可以看到正在卸貨的貨車。雙連的站內軌道，是較不同的圓弧形配置，車站的本身，就正好建在彎道上。

雙連站開出後，很快就會鑽進兩側都是傳統菜市場的繁華區。這兒鐵道邊的建築，都很會「利用」地建到最大的極限，若不小心把頭、手伸出窗外，後果恐怕不太妙。


關渡車站位於彎道之上。1988.7.　(洪致文／攝)

車過圓山，位於山上的圓山動物園抬頭便可看到。那時動物園把長頸鹿養在最高、最靠近鐵道的一邊，所以坐在火車上，往往都可以看到長頸鹿探頭出來張望呢！

火車很快通過士林、石牌，到了北投附近，視野豁然開朗，那時火車上唯一可見的大建築物，就只有大同公司的北投廠。那個大大的標誌，由近而遠慢慢地消失在視線之內，非常有趣。

從北投到新北投，有一條支線中的支線，平時皆用一輛單節的柴油客車來行駛。只要淡水線上有火車到北投站，便有一班車接駁旅客到新北投。停駛前，台鐵特地從嘉義機車庫，拖了一輛ＣＫ１２


北投雖是中途大站，但卻不失小站風情。1988.7.
(洪致文／攝)



1988.7.15.最後一天正常營業的淡水線列車，緩緩駛入台北後站第六月台。(洪致文／攝)



台北後站的淡水線車票發售窗口。1988.7.(洪致文／攝)

4號的蒸汽火車頭到新北投暫時存放，因爲台鐵的員工訓練中心在新北投附近，這輛老車頭就是要存放在那裡，所以趁淡水線還沒拆時，趕快用鐵路運到。而這輛老火車頭，當時也就成爲民衆拍照留念的對象。

新北投車站的設計十分特別，是一種「終端式」的車站。它的鐵道，與站房正好呈九十度交角。這類火車站一般都在路線的終點才有可能出現，平常的通過站是很少使用的。

雖然大多數開到新北投站的火車，都是來回皆可駕駛、不必轉頭的柴油客車，但每天還是有幾班專開台北、新北投間的「區間車」。這時因爲新北投站無法調轉車頭，所以列車只好在北投站先調好車，車尾向前慢慢駛入新北投站，再「抬頭挺胸」地開回台北。新北投站因爲造型特殊、甚有價值，因此拆除時有人特別購下，將在花壇附近重建。

淡水線的關渡站，也是一個建在彎道上的車站，站內月台的末端，就是淡水線唯一的一座山洞——關渡隧道。這座隧道並不長，但卻是淡水線興建時的一個重要工程。它從明治三十三年（一九〇〇年）六月二十五日開始施工，一直到隔年的三月十五日才完成，當時是稱爲「江頭隧道」，後來隨著江頭站改爲關渡，才改稱爲此名。事實上，「江頭」與「關渡」指的是同一種發音，都是從原住民語翻

成漢字而來，兩者只是寫法不同而已。

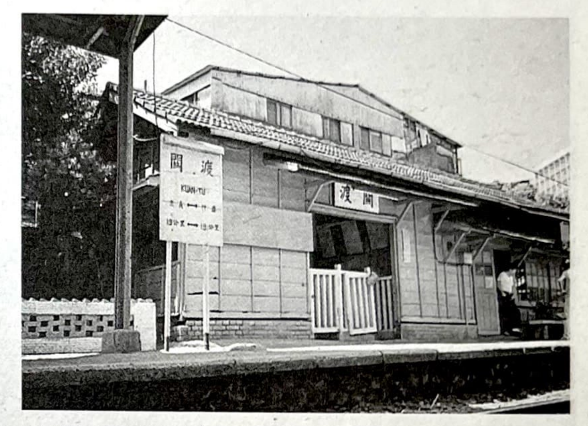
火車鑽出關渡隧道後，如虹一般的關渡大橋便橫跨在淡水河上。從這裡開始，淡水河加上對岸美麗的觀音山，便是此線最美的一段。對面好似橫躺著的觀音山形，倒映在淡水河上，河中點點帆兒點綴其間，美得實在無法形容。若是在黃昏時分通過這裡，美麗的晚霞映著發亮的鐵道，那種氣氛不知道會迷死多少人！

一路上火車就這樣沿著淡水河走，終於到了淡水站。全程二十一公里多的鐵路，大約花了四十五分鐘行駛。列車停妥後，下車、上車的人潮把小小的淡水車站月台擠得人滿爲患，人山人海的狀況，絕不輸過年車站的返鄉人潮。

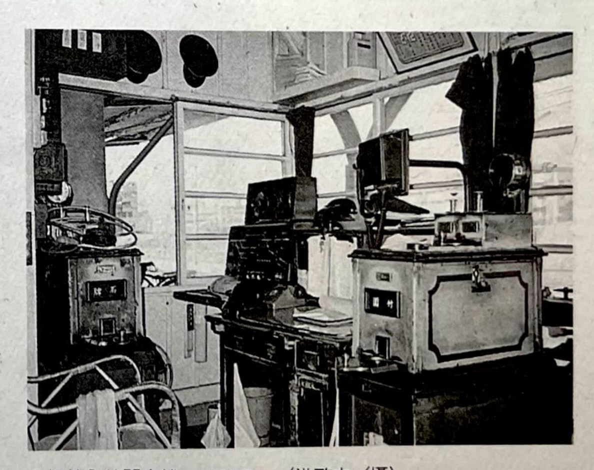
淡水線對於許多台北人而言，是一條無法忘懷的支線鐵路。很多人從學生時代，便天天搭著淡水線上下學，在斑剝的車廂裡，也不知道發生了多少件令人動容的愛情故事。淡水線八十多年的歲月裡，足以陪著人們從少年到白頭，無怪乎停駛時經常可見老阿公在向小孫子述說當年的情景。

事實上，因爲淡水線是台北附近僅有的一條客運支線；而台北火車站素來就有「天下第一大站」的別稱，用來跑淡水線的火車，大概也就不會太普通。

早年淡水線使用過BK 10型、CK 120型、



關渡隧道口外的關渡車站。1988.7. （洪致文／攝）



北投站內的閉塞機。1988.7. （洪致文／攝）

由北投分歧出去的新北投支線。1988.7.　(洪致文／攝)



CK 100 型……等支線用的火車頭，後來標準提高，還曾跑過 CT 150 型這種附煤水車的大型蒸汽車頭。

至於自走客車的運用，淡水線也是不落人後，車上裝有蒸汽鍋爐的蒸汽動車，便曾經奔馳在線上。一九三〇年代引進的汽油車，淡水線上也有它的蹤跡。這種高級的火車，一直跑到昭和十四年（一九三九年），因爲太平洋戰事吃緊，汽油供應短缺，加上淡水線上乘客越來越多，才停駛汽油車，改以蒸汽車頭牽引客車來運行。不過這些汽油車，在光復後經過整修，又曾在淡水線上奔馳，但最後仍因載客量有限，而不得不改以客車來行駛。

淡水線最後一天由台北到淡水的車票。

最後一天由台北到王家廟的車票。


1988.7.16.加開的特別列車，由R53號柴電機車牽引。雙連站構內。　（洪達雄／攝）

縱使是用火車頭牽客車，淡水線上的火車編組依然非常特殊。每當有新車頭抵台，或者更新出廠，淡水線便成爲這些車最方便的「試車線」。早年S 200型柴電車頭，以及後來由舊東線窄軌LDH 200型更新的DH 200型柴液機車，都在淡水線上試運轉過。

當然，有新車就有舊車，民國四〇年代掛在銘傳號、成功號車尾的頭、二等瞭望車，在廢除後就曾送到北投、新北投間由一輛蒸汽火車頭拉著跑，作接駁的工作。台鐵的臥車在停用後，也被拿到淡水線來充做客車使用。大白天開臥車，實在有夠奇怪，莫非要車上的乘客天天做「白日夢」？


由大同公司工廠俯視特別列車通過。雙連～圓山 1988.7.16.　（洪達雄／攝）

淡水線除了這些舊車以外，尙用過日據時代花車級的瞭望貴賓車改裝的TPK 2001號木造客車，以及光復後的公務車（在淡水線時，已改爲三等客車TPK 2002號）。整個淡水線跑過的火車，本身就是一個火車演進上一個重要的研究課題，其使用過的種類，當眞是五花八門。

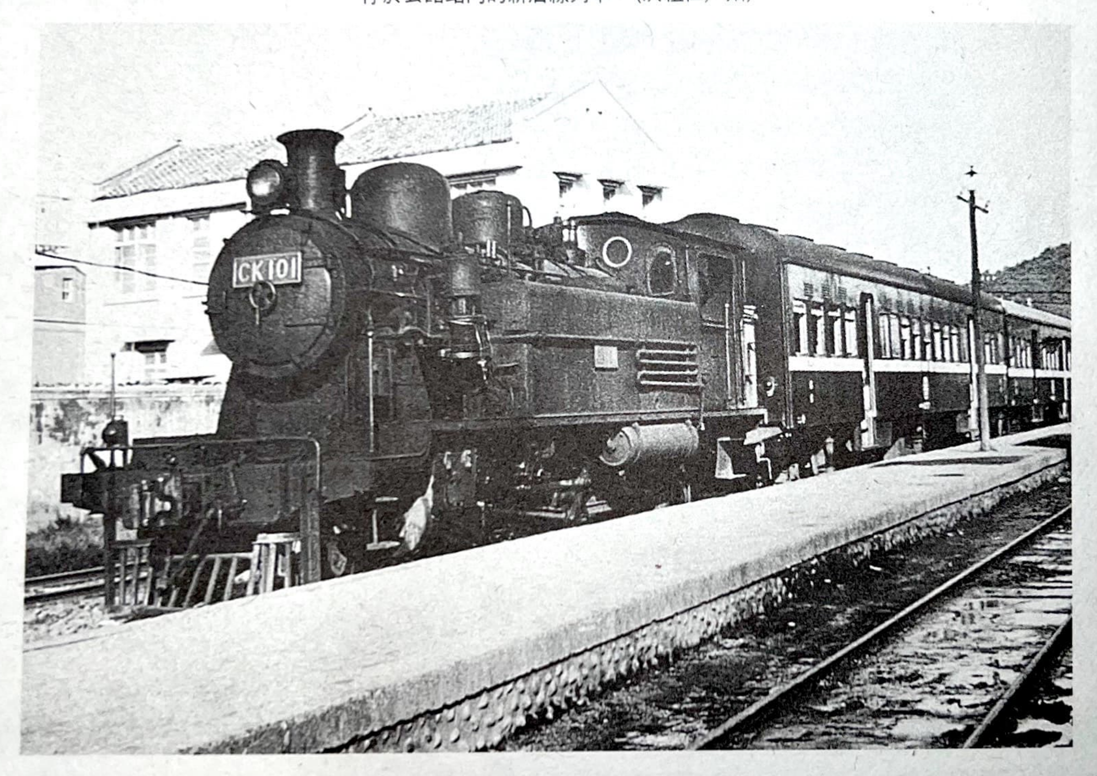
淡水線在民國七十七年七月十五日結束營業，隔日又加開了一班爲配合「淡水最後一班列車」活動的特別列車，才正式退休。八十七年來每天忙碌的來來往往，就此落幕。未來捷運淡水線的完工，將是淡水線浴火重生的時候，且讓我們拭目以待。



特別列車活動定名爲「淡水最後一班列車」。雙連站外。1988.7.16.　（洪達雄／攝）

最早停駛的台鐵支線
新店線

停於公館站內的新店線列車。(洪祖仁／攝)



如果說，淡水線走得最風風光光，那麼曾經連接萬華到新店的新店線，則走得最寂寞，沒有紀念活動、懷念之旅，它就悄悄地停駛、拆除，年輕一輩的人恐怕已很少聽過。

新店線早在大正十年（一九二一年）就正式通車開始營業，全長十點四公里，由當時的台北鐵道株式會社所經營，是當時少數與縱貫線同軌距（一○六七公厘）的私設鐵道。

新店線早年沿途設有馬場町（和平）、螢町（螢橋）、水源地、公館、十五份、景美、大坪林、新店等站，在許多人小時候的記憶裡，新店線一直是台北小孩到新店碧潭玩耍的交通工具。當然，在簡陋

的車廂裡和車長玩捉迷藏的逃票遊戲，更是常見。在民國三十八年六月一日，新店線由台北鐵路公司（前台北鐵道株式會社）的手中，被省營台鐵收購，結束民營的身分。

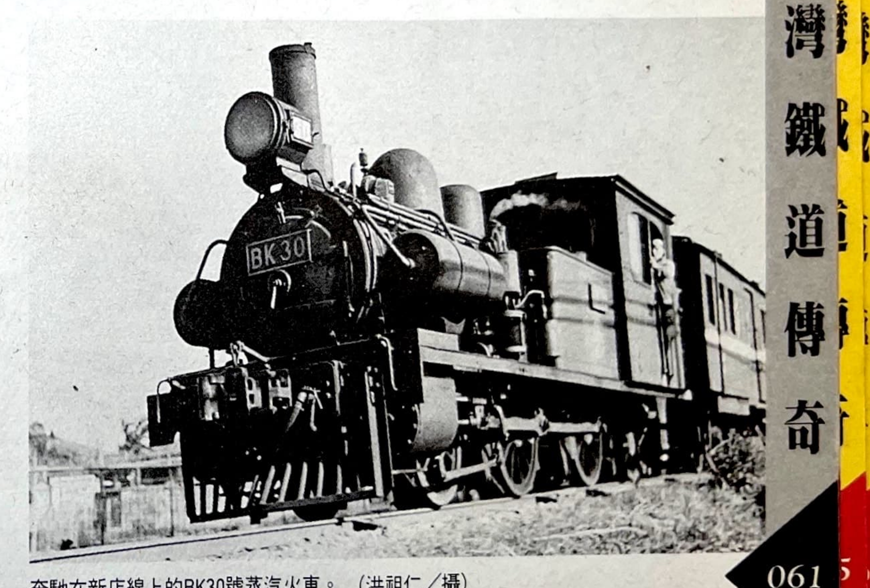
由於早年的新店線是屬於私營的鐵道，所以雖然與台鐵的縱貫線有銜接，但仍自屬一個系統。昭和九年（一九三四年）的統計資料中，新店線有二輛蒸汽火車頭及二輛蒸汽動車，客車部分，則有二等二十四人坐二輛，二十人坐一輛，三等五十人及四十八人坐各四輛，四十二人坐三輛。

據鐵路局台北機廠的老員工鄭萬經表示：在光復初年還曾見過有蒸汽動車進廠維修，後來就再也沒有看到過，這兩輛大概就是光復後僅存的新店線ST 10與ST 11蒸汽動車了。

台鐵接手後的新店線，跑的火車就越來越多樣化，支線用的CK 100型火車頭，便曾拉著新式的十七公尺TP 32600型通勤車奔馳其間，其使用車輛的等級，絕不亞於縱貫線呢！

這條載滿人們兒時記憶的鐵道，在民國五十四年三月二十日停止營業，並於民國五十七年四月拆除鐵道改成公路，此路即爲如今之汀州路。在新店線四十四年的生命裡，以民國四十六年時的營業狀況最好，此後便日漸走下坡，搭乘人數銳減。在新店線廢除後，台鐵以同年四月三日通車，由板橋到中和的鐵路來代替它運輸大台北地區的貨物。新店線的遺跡如今幾乎已不可尋，但走在汀州路，有記憶的人還是可以睹物思情，遙想當年的。

民國四十四年新店站賣出，抵萬華站的軍票。（趙建修／藏）



奔馳在新店線上的BK30號蒸汽火車。（洪祖仁／攝）

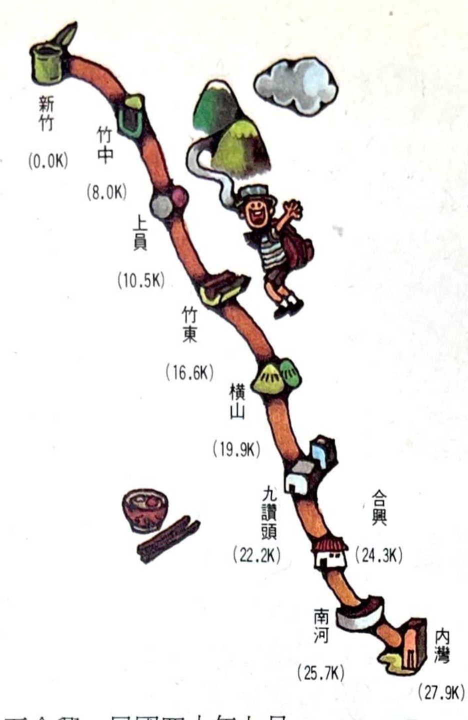
通往山城之路
內灣線

內灣號特別列車行經九讚頭站的歷史鏡頭。九讚頭站　1990.11.（洪致文／攝）



在台灣許多支線頻發救命之聲的同時，唯一老神在在的一條鐵路，大概就是內灣線了。內灣線因爲它鼎盛的貨運，養起客運的虧損，至少可以收支平衡，所以較沒有立刻被拆的燃眉之急。不過在台鐵根本無心經營的情況下，內灣線近來也已有風聲傳出，恐怕在未來停駛，所以沿線居民也已開始「保路」。

這一條由新竹分歧出，終點爲內灣的二十七點九公里鐵道，爲光復後才興築的一條鐵路。民國三十五年，政府爲發展竹東工業區，使水泥、玻璃等工業產品，以及木材、竹、茶等資源能夠順利運輸，開始興建新竹至竹東的鐵路。此段稱爲竹東支線的鐵道，於民國三十六年十月十五日通車，爲內灣線之前身。後來，爲了配合礦產開採之運送，分別於

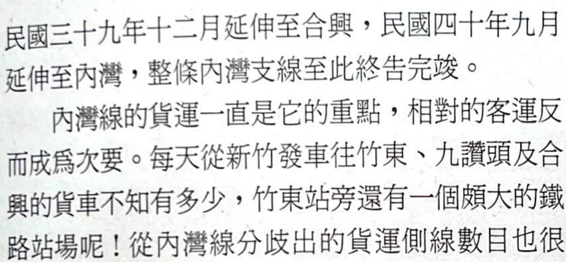




合興是個頗值得研究的車站。1991.10.
(洪致文/攝)



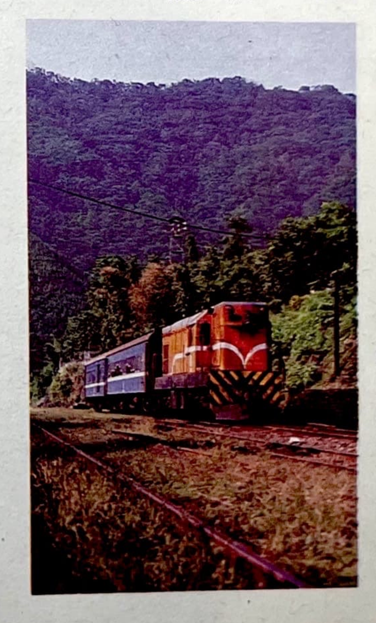
內灣線曾是台灣蒸汽火車最後的舞台。
竹東～竹中。 1982.4. (古仁榮/攝)



民國三十九年十二月延伸至合興，民國四十年九月延伸至內灣，整條內灣支線至此終告完竣。

內灣線的貨運一直是它的重點，相對的客運反而成爲次要。每天從新竹發車往竹東、九讚頭及合興的貨車不知有多少，竹東站旁還有一個頗大的鐵路站場呢！從內灣線分歧出的貨運側線數目也很多，有些工廠還有專用的機車頭作爲調車之用。它們的外型，與台鐵的車頭似有很大的不同，獨樹一格。

整條內灣線的景觀，並沒有什麼會「嚇死人」的鐵道絕景，但在平凡之中，仍有它的可愛之處。它就像你我常見的北部鄉村景色，有現代化的公路與房子，夾雜著些許的農田氣習，在樸實中橫亙於大地之上。竹東之後的上坪溪橋、油羅溪橋，是內灣線兩座最長的橋樑，開闊的視野，也是一大美景。九讚頭之後，內灣線逐漸駛入山區，合興前後更是坡度極陡的爬坡路段，使合興站不得不設計爲折返式的車站(SWITCH BACK)。在終點的內灣山城，空氣非常清新，與前段鐵路行經的工業區，



長滿雜草的鐵道頗有支線風味。
內灣站 1991.10.
(洪致文/攝)



合興是個折返式車站。1991.10.（洪致文／攝）

正在交會列車的合興站。(左側爲正線，右側爲站內軌道。) 1991.10.（洪致文／攝）



實有天壤之別。內灣的吊橋，溪底的烤肉區，已是民衆假日郊遊的好地點，也難怪內灣線的客運，並不像外界想像的那麼糟。

民國七十九年（一九九〇年）十一月四日，由日本鐵道迷馬瀨道雄發起，爲關懷殘障兒童，讓他們走出都市、迎向原野，而首度開行的「直通列車」，載著兒童的歡笑，由台北開出，直抵內灣。此爲幹線與支線「直通運轉」的首度出現，也是光復後首見的EVENT CAR，意義極爲重大。當天台鐵以一組當時最新的DR3000型柴聯車行駛，讓內灣線隨著它光鮮的外表頓時亮了起來，陽光照在斑剝的鐵軌上，彷彿給支線鐵路的未來帶來了一絲希望。

內灣線和一些支線鐵路一樣，通學生仍是客運的最大客戶，早上與傍晚的上下學時間，內灣線列車都要掛到四節客車，才夠載運這些學生。平常它有些班次是以單節柴油客車行駛，但有些則以柴電機車拖兩節客車來跑。民國八十年十月間，因爲柴油車送廠檢修，還曾調了DR 2700型白鐵仔來支援。

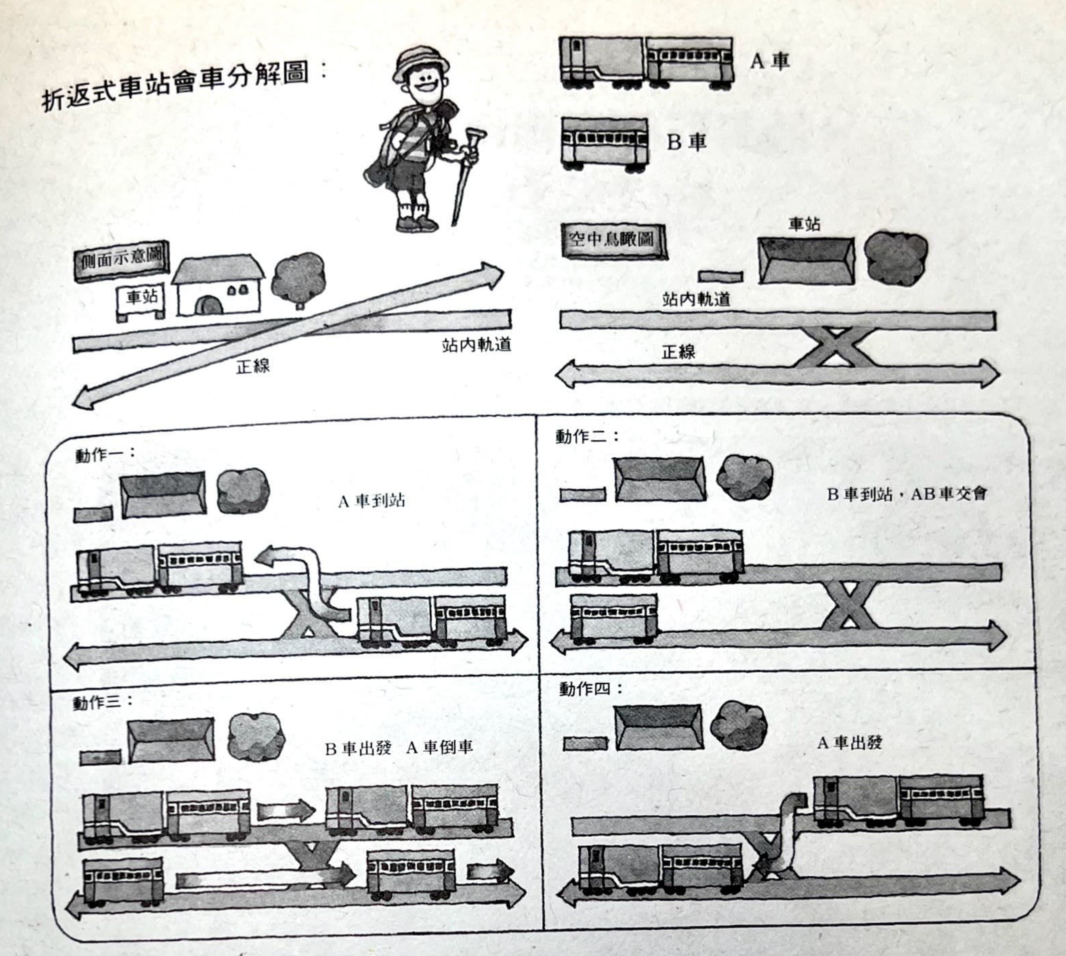
內灣線在這幾年破了許多記錄，白鐵仔、自強號柴聯車第一次跑支線，都發生在這裏，未來它還會有什麼偉大的事蹟，再破一次記錄呢？大家有興趣不妨猜猜看吧！

折返式車站

折返式車站(SWITCH BACK)是一種頗爲有意思的站場設計，在外國，許多這類的火車站，甚至被當成「文化財」加以保護，因爲它實在太有趣了：火車交會要先倒退再前進，您見過嗎？

這種會把乘客搞得不知前進後退的車站設計，其實是有它的「苦衷」的。因爲它正好設站在火車的爬坡路段，若站內鐵軌跟著正線如此這般「斜」的敷設，保證一輛輛停在站內的火車，會像雲霄飛車一樣衝了下去，後果實在不堪設想。因此除了通過的正線仍有坡度外，其他的站內鐵路，皆是建在水平面之上。如此一來，折返式車站的站場之內，便同時存在兩個不同的平面，使月台也就有兩種不同的「坡度」。

這類的車站，多是存在於單軌路線，如果要會車，問題就來了。因爲有坡度的通過線，頂多能停一列車，另一列火車只有進入水平的站場，才能交會。通過線上的火車開走之後，進去水平站場的火



車，便要倒車，再往前轉入正線。這一連串的「動作」，絕對會使坐在火車上的乘客搞得暈頭轉向，但就火車迷的立場來說，欣賞這種有趣的會車方式，保證會讓人大呼過癮。

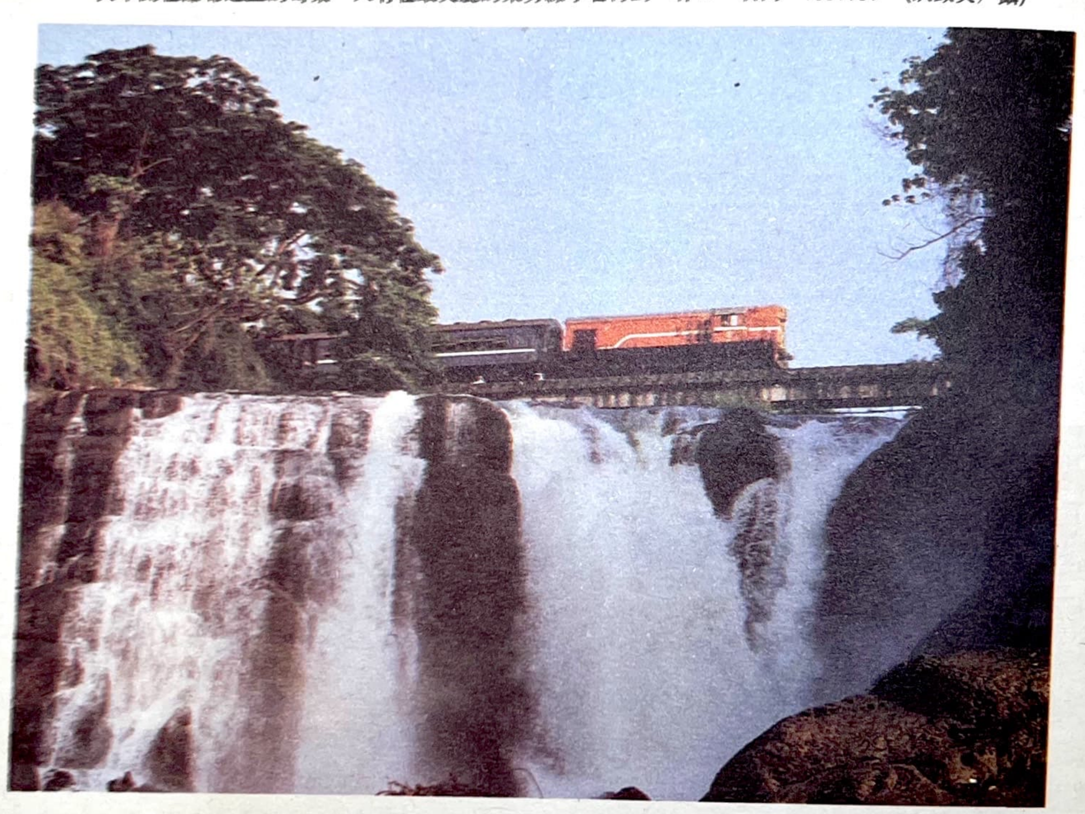
如今台鐵還有在「操作」的這類車站，大概就只剩內灣線的合興了。過去東線的三座折返式車站，在拓寬時改線而早已消失，宜蘭線的牡丹站在雙軌化後，也已不必如此倒車交會，水平的站場已在民國八十年停用。折返式車站的不方便，使它不得不逐漸淘汰，但也就是它一個接一個地改線、消失，才會讓火車迷懷念不已，在外國甚至會被政府指定爲「文化財」加以保存。

這種折返式車站已越來越少，幾乎是有減無增，但咱們台灣鐵路卻有一個站，竟是由普通車站改爲此，那就是萬華車站。因爲萬華站正好位於台北市區鐵路地下化的出口，出口處的爬坡怎能舖鐵軌放火車（尤其是貨車）呢？除了正線以外的停留線，便不得已設置在水平的地面上，專供貨物列車停留。這樣的車站，大概僅能算是「一半」的折返式車站了。

最美麗的支線鐵路

東勢線

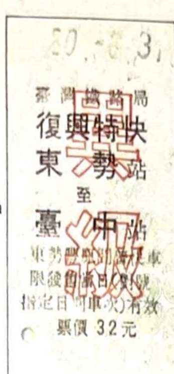
火車闖在瀑布之上的奇景，只有在最美麗的東勢線才看得到。朴口～石岡　1991.8.　(洪致文／攝)



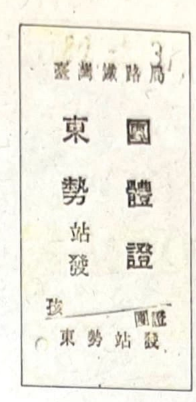
台灣最美麗的一條鐵路支線——東勢線，在台鐵不堪嚴重虧損的情況下，終於在民國八十年（一九九一年）八月三十一日，開出最後一班車，結束營業。

於民國四十八年一月十二日通車的東勢線，曾是民國四十七年度的六大建設之一，全長有十四點一公里，由縱貫鐵路山線的豐原站開出，先與縱貫線平行北上，到了大甲溪南岸才向右彎，逆著潺潺河水開往東勢。

火車由豐原出發，一離開縱貫線沒幾百公尺，



東勢站賣出到台中的復興異級票。



東勢線最末日的團體證。

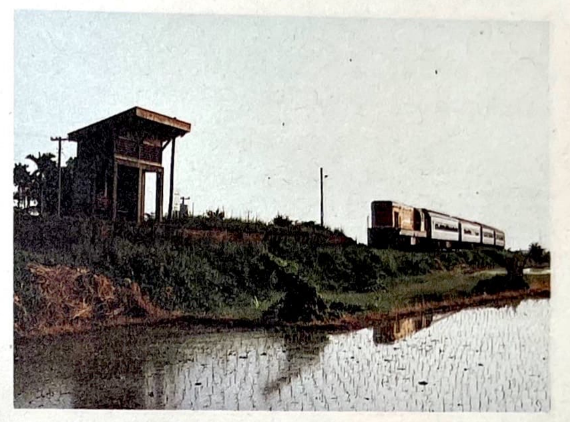
80.-8.31
臺灣鐵路局
普通·快車通用
東勢站
至
豐原站
限發售當日有效
票價15元

東勢線最末日的車票。

便來到了第一站「朴口」。這個由過去平埔族聚落名翻譯而成的地名，在東勢線通車當時是稱為「朴子」，但附近居民也有稱它為「朴子口」的，所以後來又改為今名。它站名牌上的英文拼音，發的是閩南語，有興趣的乘客不妨在到朴口時唸唸看。朴口站在完成時，就只是一個招呼站，一座不太長的月台與遮雨篷，就是它的全部。停駛時，車站邊的田中正插好了秧苗，水中的火車倒影格外迷人。

離開了朴口，在快到石岡之前，則有一處國內少見，恐怕也是全世界獨一無二的美麗鐵路風光——火車開在瀑布之上的奇景。一條不知名的小河，在此傾瀉而下於石岡水壩之前的大甲溪，高低落差造成了氣勢宏偉的瀑布奇觀，加上行駛於其上映著夕陽的火車，這等人間美景除了東勢線外，還可以在那條鐵路找尋到呢？

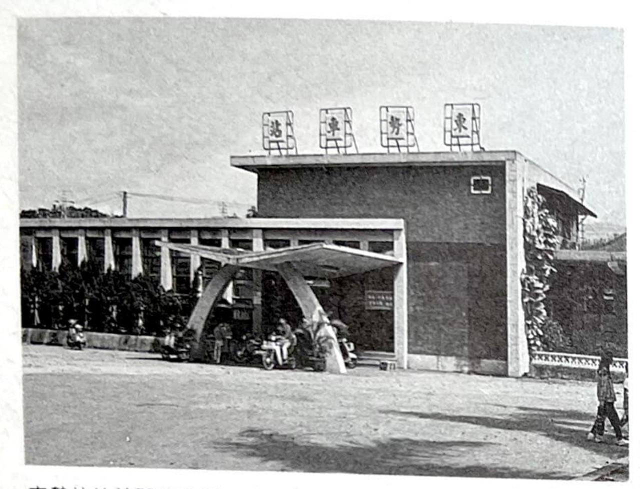
中途的石岡，則是早年東勢線唯一可以會車，而且有站長、站員的中間站，但它停駛時也和朴口、梅子一樣，成了無人招呼站。這兒在火車已不開的一段站內鐵軌，留有一種全台僅存的「狗骨頭」式枕木。它是當年台鐵向外國學來的新科技產物，兩端較粗而中間較細，曾經沿著鐵軌舖滿了這種「狗骨頭」，不過不知什麼原因，這種枕木後來都被換成了傳統的木枕，這「奇形怪狀」的東西，就只在石岡留了下來。



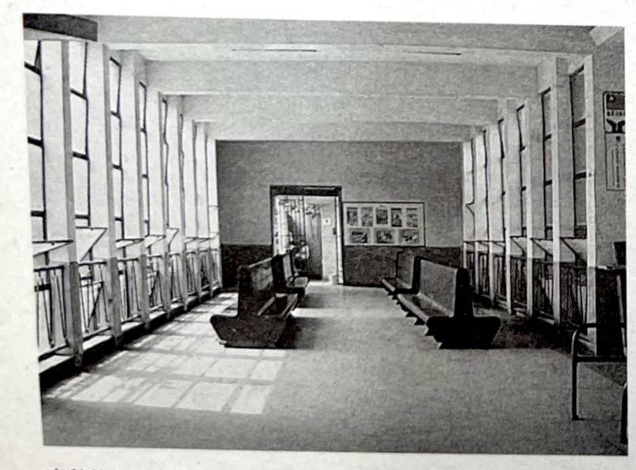
朴口站的建築十分簡陋，只有一個長長的月台及遮雨篷。
1991.8.（洪致文／攝）



東勢線是一條著名的「果園之路」。
1991.8.（洪致文／攝）



東勢站的外觀饒富現代感。　1989.10.　(洪致文／攝)


東勢站冷清的站房。　1991.8.　(洪致文／攝)

接著石岡的，則是梅子站。這裡舊名「梅子樹脚」，因爲據傳附近曾有很多梅子樹而得此名。不過，後來車站邊多的卻是房子而非梅子，空留地名讓人在此想像罷了。火車出梅子站後，便要過大甲溪了。東勢線這座全長四百零一公尺，有十八孔的大甲溪橋，是全線工程最艱鉅的一段。因大甲溪兩岸高低差很大，所以橋的西岸爲塡土的路基，但東岸卻是深挖之路塹。火車一過橋後，馬上就穿入東勢線唯一的隧道，它全長僅二十三點四公尺，上面即是通往卓蘭的省道。從這裡開始，東勢線的果園風光，又再度讓人眼睛爲之一亮。

這段東勢線的兩側，盡是一片接一片的果園，而火車就在其間穿梭，別有一番不同的風味。尤其是窗外的梨子園，一顆顆高掛、甜美的梨子，就長在鐵路邊，讓坐在火車上的乘客，口水簡直要滴下來了呢！通過這段果園之路，便到了終點東勢。東勢站內的牆上，有一塊石刻的紀念碑，說明建築這條鐵路的始末。

東勢線的完成，可謂本省中部的一大盛事。築路工程於民國四十七年三月十四日開工，歷時九個月，於年底完成。十二月二十六日，開行了首班的試運轉列車，而在翌年元月十二日正式開始營業。

當時的通車典禮，東勢鎭民幾乎是傾城而出，慶祝這條鐵路的誕生。地方人士排定了一連串的慶



東勢線停駛當天的盛況。東勢　1991.8.31.　（洪致文／攝）



東勢線大甲溪橋的架樑工程。　（台鐵／提供）



祝節目：有由二十二個里分別所提供的化裝遊行，也有東勢鎮光復以來首度燃放的煙火，還有由鎮公所聘請的三個劇團，日夜公演戲劇，整個東勢鎮幾乎要因爲這條鐵路而沸騰起來。

通車當天的典禮專車，更是錦上添花爲這條鐵路寫下了歷史性的一刻。這班載著當時省主席周至柔、鐵路局長莫衡……等貴賓的特別列車，由DT 607號蒸汽火車牽引，掛了台鐵木造客車鋼體化後首批完成的車廂，及如今報廢在台北機廠的「瞭望貴賓車」。

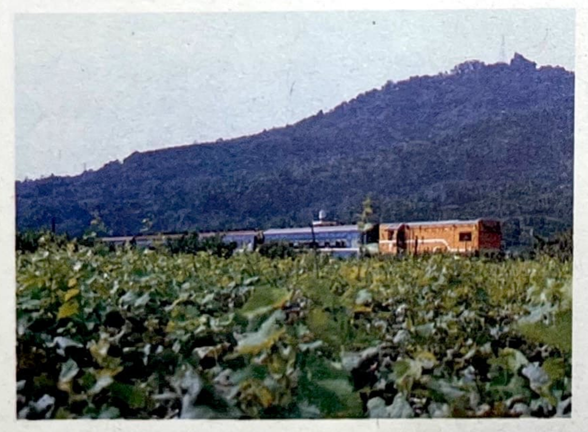
東勢線於通車典禮後，隨即於上午十一時開出首班營業客車，開啓了共計三十二年的載客生涯。通車時每天有旅客列車八往返，客貨混合列車兩往返，到要停駛時，每天僅剩來回各五班車，而在週六，再加開兩往返搭載東勢當地下課的學生。

在東勢線停駛的前幾年，其客運的大客戶就僅剩東勢附近的通學生。在上下學期間，東勢線火車總是塞得滿滿的，而維持秩序的教官，也會站在月台上一再叮嚀：「男生坐前三節，女生坐最後一節，你們男生不要跑到人家女生的車廂去……。」

民國八十年八月三十一日，東勢線終於繼東港線之後停駛。當天早晨六點不到，豐原站內已萬頭鑽動，搶著搭最後列車的民衆，早就擠滿了平時空蕩蕩的東勢線月台。當天的盛況，大概是東勢線通



東勢線唯一的隧道。梅子～東勢　1989.10.　(洪致文／攝)



東勢線風景綺麗。梅子～東勢　1991.8.　(洪致文／攝)

車以來首見，只是坐在車上的萬千群衆，有幾個眞正用心在感受它的美麗、它的不同？在一窩蜂湊熱鬧的心態驅使下，東勢線最後一天便賣出了一萬四千四百一十九張車票，到後來所有東勢線的票都被搶購一空，東勢站一天就有七萬五千餘元的進帳！這樣的「業績」，再次證明了支線鐵路絕對有其存在的價值，只是主事者有沒有心去認眞經營它了。

老鐵路人話東勢線

每當一條鐵路要停駛時，心裡最難過的，往往就是曾經在這條鐵路上工作過的人們。尤其是通車時就待在那兒服務的鐵路員工，因曾目睹它風風光光地開始營運，而如今卻要像送走一位故人一般地道別，心中的滋味實非外人所能體會。

目前在台鐵所有車站中，地勢最高的勝興車站當副站長的陳生泉先生，便是東勢線通車當時，任職於東勢站的售票員。由他口中道出的故事，可以看出東勢線由盛轉衰的無奈變化，以及林木伐盡，支線淪落至人們不聞不問的悲慘命運。

也許許多到過東勢站的遊客，會奇怪爲何這條支線的終點站有如此大的站場，而且貨倉一個接一個建在鐵道邊，難道它曾經如此重要嗎？陳生泉先生表示：當年東勢線完工通車後，不只客運，連貨

運也是非常鼎盛，倉庫都還不夠用呢！那時興建這條支線的一個主因，就是運送大雪山林場所砍伐下來的紅檜、扁柏、杉木，而運進來的，則是興建達見水壩所要的水泥。

當時對於東勢線貨運的業務評估，預計大雪山林場林木的年產量，將達七萬五千噸，而修建達見水壩的工程，也有一百一十萬噸的材料待運，加上民間的農礦產品亦不下十餘萬噸，總體來看，東勢線可謂前途一片光明。

然而陳生泉副站長感慨的說：當年大雪山林場原本打算用人工砍伐，開採五十年，但是後來因爲電鋸的發明，節省了許多人力，在以林木資源換取外匯的時代背景下，大雪山的林木很快就砍伐殆盡，東勢線也就跟著沒落了。

對於東勢線通車後的盛況，他表示：「那時居民出入都是坐火車，公路那有現在發達啊！我們站裡有十多名員工，站長、副站長、售票員、剪票員……通通都有，是個很完備的車站，而中間的石岡站，也有五、六名員工……。」

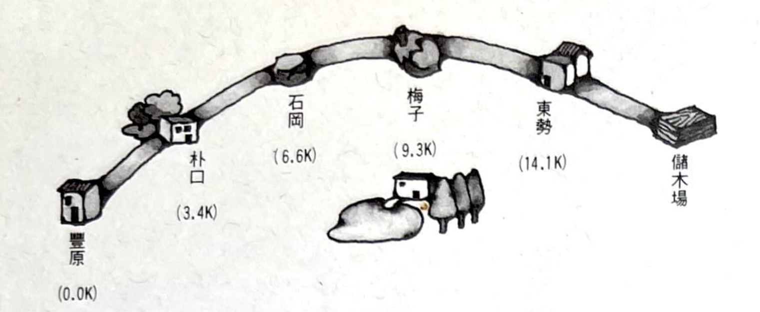
停駛時的東勢站，僅剩一名站員負責辦理售票、剪票、行李包裹的各種業務，而石岡，則早已成了無人招呼站。面對停駛時的悲涼景況，實在令人不勝唏噓。

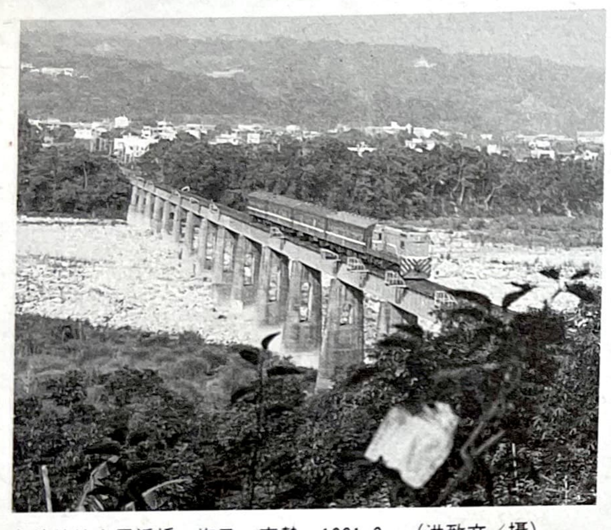
民國四十三年便進鐵路局的陳生泉副站長，如

東勢線通車時服務於東勢站的陳生泉先生。勝興站 1991.8.（洪致文／攝）



石岡站的外觀。 1989.10. （洪致文／攝）




東勢線的大甲溪橋。梅子～東勢　1991.8.（洪致文／攝）


東勢線末端的木材工廠。　1991.8.（洪致文／攝）

今也待了快四十年，可以稱爲老鐵路人了。親身經歷台鐵由盈轉虧的改變，內心感到非常難過。就像他如今任職的勝興站，也是一座非常有價值的車站，但在山線雙軌化後，這裡也無可避免地要遭到裁撤的命運。

在陳生泉副站長目送著每一班通過列車的眼光中，是多麼希望鐵路這個古老的交通事業，能夠再度恢復以往的繁盛，而那些苦命的支線，要是能得到民衆關愛的眼神，那該有多好！

舊東勢線與木馬道

比台鐵東勢線還要悠久的舊東勢線，是一條早已消失，僅能在歷史文獻中尋找的鐵路。雖然它前段與台鐵東勢線大致平行，所以被稱爲舊東勢線，但事實上，它就是本省著名的三大林場之一，八仙山森林鐵道的平地段——豐原線的別稱。

這條當地耆老都還有印象的鐵道，建於日據時代大正十三年（一九二四年）八月，由過去本省中部一家私設鐵道公司「台中輕鐵」所經營。全長由豐原到和盛共有十三點一公里，是屬於軌距七六二公厘的窄軌鐵道。它由豐原開出後，經翁子、半張、朴子、埤頭、石岡、社寮角、梅子、土牛抵和盛，再銜接林鐵便可以上八仙山。

光復後，這條鐵路與八仙山林鐵全數收歸林務局管轄，繼續開採八仙山豐富的林業資源。在那個伐光林木不是破壞自然資源的時代裡，光禿的山竟成了人定勝天的驕傲。八仙山林場從大正四年（一九一五年）開始砍伐，一直到民國五十二年結束為止，共砍了將近半個世紀。運下山的樹種，以扁柏、紅檜、鐵杉、松……等為多，其中不乏高齡老樹，就這樣賣到海外。

雖然毫無節制的伐木行為以今天的眼光來看是十分不智，但先民在伐木過程中所發揮的智慧卻不容抹殺。

初期八仙山運送林木下山，是用一種「木馬運輸」的方式，非常有趣。這種運法，首先得建造供木馬滑行的「木馬道」才行。木馬道係利用當地的地形、地物、破石而開成的路。其間每隔一段距離，還要設一根圓木，以利木馬滑動。至於木馬本身，則是以兩條木材並列，中間用橫木支撐，外形酷似雪橇的東西。要送林木下山時，便將原木放於木馬上，以人力牽引，因木馬道易於滑行，所以較為省力。

未久，伐木科技日漸進步，乃拆除土牛至久良栖間的木馬道，改舖五十餘公里長的鐵道，以台車來運材。民國四十八年，台鐵東勢線雖然通車了，但它預備運送的是大雪山而非八仙山的林產，所以舊東勢線依舊行駛。民國四十九年八月一日，舊東勢線遭雪莉颱風侵襲，路線損壞多處，因修復費用龐大，乃於民國五十年春拆除，結束它短暫的一生。

當年舊東勢線因天災加上物資缺乏而拆除，但台鐵的東勢線卻在三十年後，因地方民意以及嚴重虧損不得不停駛。東勢鎮一甲子以來的「嘭嘭咚」歲月，就將在火車停駛後走入歷史，很快的，人們就會像忘記舊東勢線一樣，忘記了東勢曾有一條鐵路。



這幀珍貴的照片，右側為東勢線，左邊的鐵道就是一般稱為八仙山林鐵的舊東勢線。（台鐵／提供）

走入綠色隧道

集集線

集集線上的名景——「綠色隧道」。1991.6.　(洪致文／攝)



集集線鐵路在近年來當地居民積極「保護」下，早已榮登國內知名度最高的一條支線鐵路寶座。只要是探討支線存廢問題，幾乎百分之百會把集集線拿到檯面上來談。集集線在今天，已是中部地區民衆作假日火車之旅的最佳選擇，從台中開的「直通列車」，更可以省去轉車的麻煩，一路駛抵集集線，欣賞這傍著濁水溪、穿梭於蕉園間的鐵路支線。

集集線從縱貫線二水站以南分歧出去，全長有二十九點七公里，二水到車埕跑一趟要四十三分鐘，是台鐵現有客運支線中里程最長、行駛時間最久的一條。它原是台灣電力株式會社所敷設的專用鐵路，於大正十年（一九二一年）十二月開通，作爲日月潭水電工程施工材料的搬運用。大正十一年一月，一般客貨運輸營業開始，開啓了集集鐵路的載客生涯，昭和二年（一九二七年）四月，總督府以三百七十三萬八千圓收買，使集集線成爲「官營鐵道」的一部分。

早年的集集線，就和台灣一些古老的鐵路支線



一樣，曾經非常風光過，根本沒有所謂的「存廢問題」。在過去的農業時代裡，鐵路是最方便的交通工具，不只客運鼎盛，連貨車也是一列列地猛開。集集、水里附近大量生產木材，鐵路的兩旁，多的是「支線中的支線」通往各木材工廠、儲木場，忙碌的景像令人很難相信如今早已人事全非。以前台灣農業全盛期，集集線也是當地居民把香蕉、洋菇、鳳梨……等農產品向外運輸的管道，但在鄉村人口大量外移、農業逐漸蕭條的影響下，集集線貨運量快速萎縮，民國八十年九月後，全線僅剩水里有台鐵員工看守賣票，其他各站皆廢為無人招呼站，即使民衆有貨物要託運，恐怕也早已「等無人」了。

集集線如今僅存的「貨運大戶」，便是軍方在龍泉附近的「中興二號特種支線」。非常有趣的是：這條支線中支線的鐵路水泥橋，居然建築得比集集線本線的鋼樑橋要先進、新穎，這種狀況的確少見。

集集線的風光，憑良心講，並沒有其他支線漂亮，或許是它歷史悠久，沿線開發較多之故。不過，鐵路邊嶙峋的山勢以及著名的「綠色隧道」，卻依舊是這條鐵路最迷人的地方。另外，集集車站古舊的日式房舍外貌，也是觀光客必遊的地點。這座古老驛站，曾被許多電視廣告拿來作爲拍攝的場景，「慈母心，豆腐心」的感性旁白，不知吸引了多少慕名而來的民衆到此一遊。只是當大夥兒踏出集集車



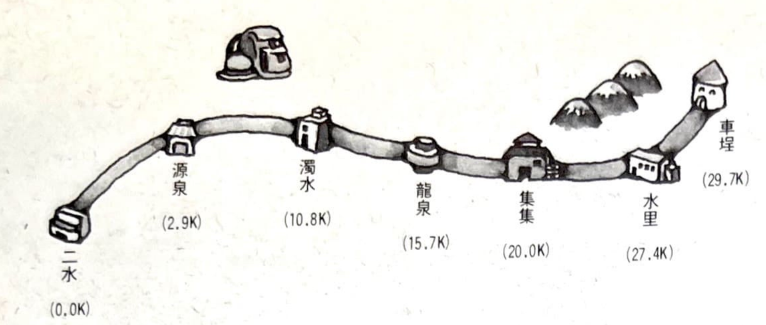
CK120型爲集集線上的主力蒸汽火車。車埕站內 1977.5.
(古仁榮／攝)



水里站開出的貨物列車。1979.11.
(古仁榮／攝)



車埕站外有一個很短的隧道。1991.6.
(洪致文／攝)





穿越綠色隧道的蒸汽火車CK123號（日本鐵道迷／提供）



集集線上最有名的車站——集集車站。1991.8.（洪致文／攝）

站，想「找」那個慈母掉橘子的台階時，才晃然發現原來被剪接技巧「騙」了，集集站外連一個台階都沒有哪！

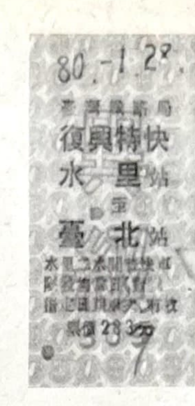
有人形容這條集集線，是南投縣最後、也是唯一僅存的鐵路，因此堅決反對鐵路局停駛。不過在早年，糖鐵的小火車卻曾奔馳於南投縣境，絕不讓集集線專美於前。像台中到濁水的中濁線、由南投車站分歧出的中寮線，都曾辦過客運。如今濁水到二水間的集集線鐵路附近，還可隱約看出當年糖鐵的路基；二水站北上方向還有糖鐵小火車橋樑的橋脚遺跡留了下來呢！

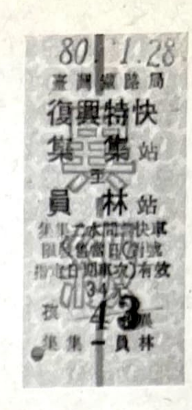
糖鐵的那個日式南投火車站，還曾發生過一件「驚天動地」的奇事。據說，有一輛煞車不靈的彰化客運，順著山坡飛奔而下，不偏不倚把整個站房給「削」平了；後來，南投縣境內的糖鐵五分仔車陸續停駛，最後連南北線北段的起點都往南遷移，使南投縣境就只剩一條集集線鐵路。

這些年來，集集線在當地居民以及地方政府大力「炒作」之下，營運已日漸復甦，假日時更出現擁擠的盛況。但鐵路局似乎老早就抱著「拆除了事」的心態，無心經營。

民國八十年（一九九一年）八月三十一日，也就是東勢線最後一天營業的同一日，集集線遭到了通車以來最大的打擊！因爲自隔日開始，濁水、集







集、車埕這三個站，便要降爲無人招呼站，站房將沒人打掃、沒人賣票，也沒人管理，任其自生自滅了。

台鐵車站的等級，倒數三名分別是「無人招呼站」、「簡易站」與「三等站」。集集、車埕站從有營收的狀況降爲招呼站，已是分明擺著生意不做，濁水站由三等站一下子連降兩級，更是離譜。濁水站一個月客運收入有十萬多元，附近軍方特種支線貨運生意也有二十九萬多，廢成招呼站實在不太值得。因爲車站沒人按時打掃管理，帶來的髒亂以及逃票問題，都是使集集線永不得超生的原因。其實台鐵只要把這些站全定位在「簡易站」，每天由二水輪流派一名站員在白天負責賣票、收票的工作，車站的基本收入便仍可維持。就算一名員工收入高到四萬元，以濁水站客運一個月十萬元的業績來看，只要集集線一天不停駛，鐵路局每月便「少賠」六萬。

當時集集線三站的降等，對在這條支線上努力付出過心血的鐵路員工，無非是澆了一盆冷水。一位集集站員，在站邊一塊木板上，以書法寫下：「吾年三十又六，來此集集車站已六年矣，今之降等，吾之青春將一去不復返……」

落日鐵道集集線，到底能「撐」到什麼時候呢？



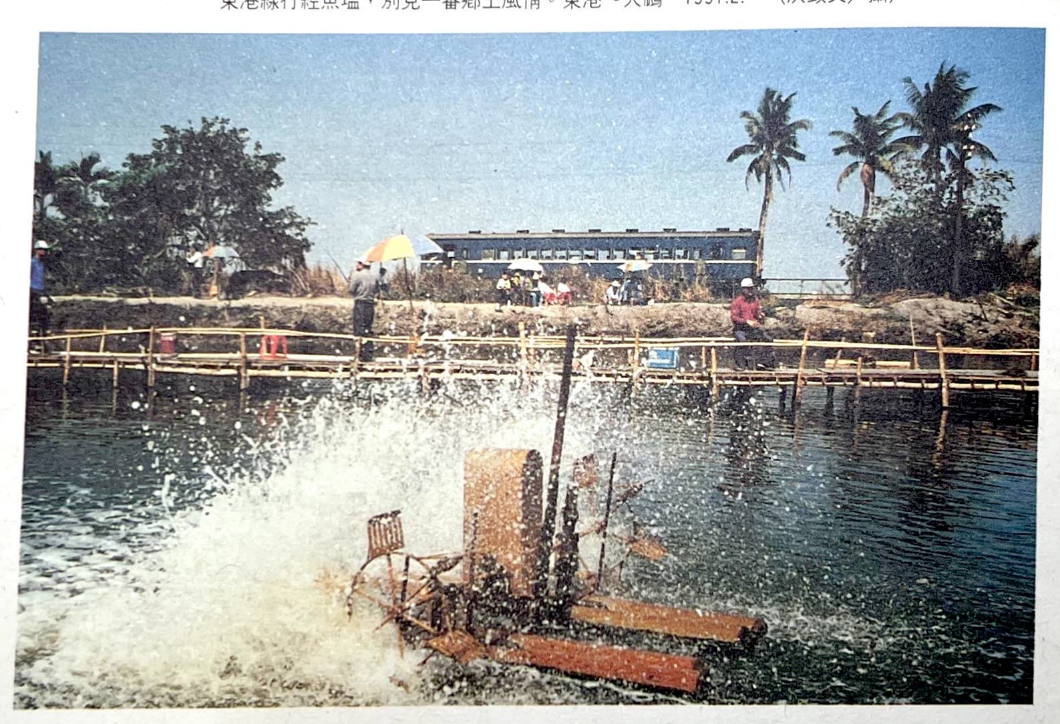
集集線從二水站與縱貫線分歧出去。（日本鐵道迷／提供）



集集線的資深員工，對古老站房別有一番不同的感情。 集集站 1991.8.（洪致文／攝）

藍天、漁池、東港線

東港線行經魚塭，別見一番鄉土風情。東港～大鵬　1991.2.　(洪致文／攝)

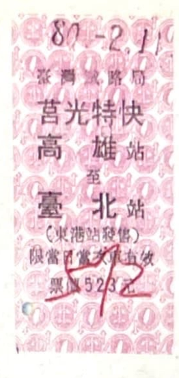


位於屏東鄉下，一條台灣最南端的鐵路支線——東港線，在渡過了半世紀的悲歡歲月後，於民國八十年二月二十八日駛出最後列車。

東港線於昭和十五年（一九四〇年）七月十九日開通，全長有六點二公里，起點是在屏東線上的小站鎮安，沿途只有一個大鵬招呼站，過後便是終點東港。在民國六十八年時，東港線每天還行駛十八往復，三十六個班次。從清晨五時許開出第一班車，到晚上十一時四十四分駛回鎮安，一天之中的班次尚稱密集。然而到即將停駛時，一日只剩下十往復，傍晚七點便收班，晚景頗爲淒涼。

由於東港線是台灣最短的一條客運鐵路支線，

80 -2 28
臺灣鐵路局
東港站發
團體證
至鎮安站



東港線最後一天所發售的團體証。

東港站代售高雄起站的莒光號車票。

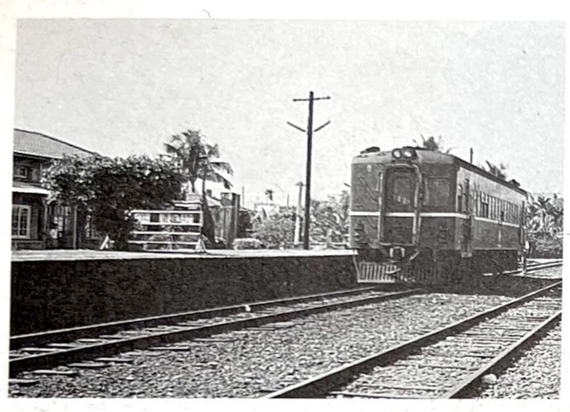


歷史五十年的東港站房。1991.2.　(洪致文／攝)

全程僅需九分鐘，所以乘客往往還未坐定，火車便已駛抵終點。雖然說，平時東港線空空的一節車廂總是沒什麼乘客，但是學生上學、放學的時候，東港線的火車還是會出現難得的擁擠，據東港站的人員表示：雖然搭乘火車的乘客不多，但是車站本身的營業狀況卻還不錯，每天賣票與辦理行包的進款多在一萬三千元上下，比起一些山線小站，一日只有幾千元收入者要好得多。這其中主要的原因，是東港站有一項代售高雄起站各級對號列車車票的業務，而且東港站本身也有分配到座位，因此附近居民如果要搭火車北上，多會到這裡來買票。該站人員講到此，還得意地說：「那些大站才有的莒光、



燠熱的天氣使東港線有著南國的熱帶鐵道風情。
東港站　1991.2.
(洪致文／攝)



這一輛DR2406號柴油車，可以說是東港線的專用車。
東港站　1991.2.　(洪致文／攝)



東港線的載客柴油車，還兼做行李車用。東港站
1991.2.　(洪致文／攝)

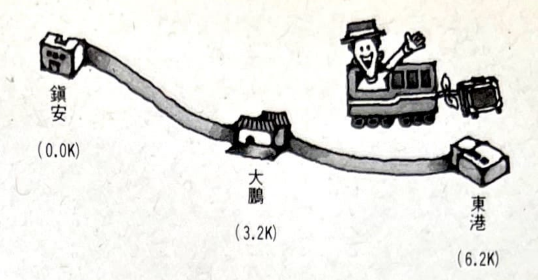
復興，甚至自強號車票，我們這裡都有咧！」

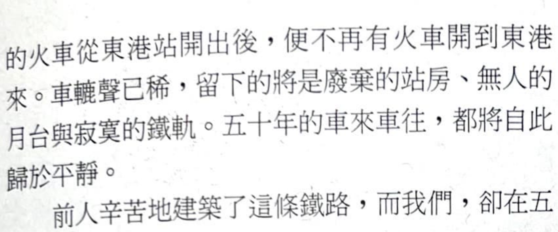
這條鐵路的終點東港，因位於高屛溪（舊稱下淡水溪）出口之東而得名。自淸初以來，一直是個繁榮的港口城鎭，直到高雄港興起才逐漸沒落。

大約在十多年以前，東港的居民利用這條鐵路者還不少，每天早晨五、六點鐘，總有許多賣海鮮的小販帶著一簍簍的魚、蝦、螃蟹到屛東或高雄去賣，而它們所搭乘的交通工具便是東港線。這時的東港線火車，可以說是帶著滿身的魚腥味來回穿梭，成爲全省各支線中，少數擁有漁村風味的鐵路。然而今天東港附近的公路發達，火車站離市區又有一段距離，所以民衆出入搭客運巴士要比鐵路方便，這條特殊的支線便不再擁有它與衆不同的漁村風情。

但即使如此，依地理位置來看，東港線仍是台灣最南的一條地方支線。在南台灣特有的酷熱環境下，窗外的香蕉、魚塭、與成排的檳榔樹，便成爲東港線的另一特色。在火車從鎭安站開出，繞過一個大彎道抵大鵬站後，鐵路的兩側便出現一塊接一塊的養蝦場與釣魚池。池中的打水機濺出的水聲，日復一日地起起落落，與隆隆的火車聲形成有趣的對比。即使到了要停駛的時候，激起的水花也仍跳著漂亮的水舞，歡送東港最後一班火車離去。

在停駛之日傍晚六時五十九分，第三九〇A次





的火車從東港站開出後，便不再有火車開到東港來。車轆聲已稀，留下的將是廢棄的站房、無人的月台與寂寞的鐵軌。五十年的車來車往，都將自此歸於平靜。

前人辛苦地建築了這條鐵路，而我們，卻在五十年後親手毀了它！

在東港線半個世紀的歲月裡，跑過的火車種類並不算少。開通當時曾以淡水線使用的汽油車來行駛，據地方父老回憶：那時這些車連車上的拉環都還有布套呢！光復後的營運盛期，也曾以蒸汽車頭牽引五節客車來行駛，這從東港站長長的月台即可看出。民國七十二年雙園大橋通車後，東港對外的交通大幅改善，火車的營業立刻下滑驟減一半，東港線至此已無法翻身。於是單節的柴油客車(DR)，便成爲這條支線的主角。尤其是 DR 2406 號柴油車，幾乎可以說是東港線的「專用機」，直到停駛前最後一日的早晨，DR 2406 仍在爲東港線乘客做最後的服務。一般來說，只有在 DR 2406 迴送花廠修理時，東港線沒車用了，才會以 S 200 型柴電機車加一節客車(SP)，湊成「全台最短客運列車」行駛。最終日爲了應付突如奇來的人潮，特別破例以 R 100 型柴電機車（R 134 號）拖二節客車行駛，創下東港線有史以來的新記錄。

「再見！東港線」的活動由台大火車社與交大



東港線是台灣最短的支線鐵路。大鵬～東港。1991.2.（洪致文／攝）

鐵道會聯合主辦，R 134 號車頭之前，還掛了由鄭銘彰同學所設計的 HEAD MARK 呢！當天的活動，吸引了無數的人潮，將整個東港站擠得水瀉不通，東港往鎮安的車票也在熱情民衆的搶購下，很快便售罄，台鐵還特地由林邊「調」票來賣。這樣的盛況，證明了支線鐵路只要好好經營，以現代的企劃包裝，是絕對有經營下去的潛力。

東港線在民衆的一片惋惜聲中不得不停駛，僅留下大鵬附近的空軍支線到鎮安一段，作爲貨運專用。南國旅路五十年就在喧鬧聲中成爲歷史，雖然那池中的水花依舊跳著漂亮的水舞，但東港的火車，卻永遠不再開了……。

瀑布、天燈、平溪線

平溪線的中途大站「十分」。1991.5.　(洪致文／攝)



位於台北縣境內，最有礦場風味以及觀光價值的鐵路支線，便是由三貂嶺到菁桐，十二點九公里的平溪線了。

沿著彎曲多變的基隆河谷，平溪線的小火車就這樣每天來來回回地穿梭，它不僅是當地居民最便捷的交通工具，也是假日遊客前往平溪鄉最熱門的一條路線。近年來，元宵節到十分放天燈，更成爲北部民衆一項最「時髦」的民俗活動，而平溪線的小火車，便成爲觀光客進入十分的交通工具。

平溪線鐵路的歷史頗爲悠久，最早是屬於台陽礦業專用的運煤鐵道，在昭和四年（一九二九年）七月十日，才轉賣給當時的總督府鐵道部。經過一番的整修後，於同年十月一日，在石底公學校舉行開通式，開始客、貨車的運轉，而在光復後，始由

台鐵所接收。

雖然一般人總覺得平溪火車又小又可愛，所以老是以「小」火車稱之，但實際上，平溪線鐵路的軌距，與縱貫線的完全一樣，您絕對不能「小」看它啊！而它的分歧站三貂嶺，因腹地狹小，不得不以宜蘭線上的大站瑞芳或侯硐，做爲列車的始發站。當您看到平溪火車與自強號停在同一個車站內時，可千萬不要吃驚。

平溪線鐵路的地勢險峻，是台鐵所有支線中的第一名，它沿著基隆河谷而上，是您欣賞這條河美麗與醜陋最方便的途徑。

平溪線火車平常都停放在侯硐站旁的車庫裡，當要發車才會開到月台邊來。當您到侯硐站的月台要等候平溪火車時，別忘了體驗一下這個舊名「猴硐」，曾經風光一時的煤礦小鎮。在它的車站邊，有一個如龐然怪物般的黑色大廠房，那正是以前瑞三煤礦的舊跡。平溪線火車從侯硐開出後不久，您就可以在右邊看到瑞三本礦的遺址，那用磚塊封住的坑口便是。在這裡，基隆河兩岸突由寬廣變爲狹窄，兩側的地理景緻更是頗堪玩味。當車行至分歧的三貂嶺站時，我更建議您不妨在此下車一遊，因爲那種欣賞「名山絕景」的氣氛，並不是到處都有。

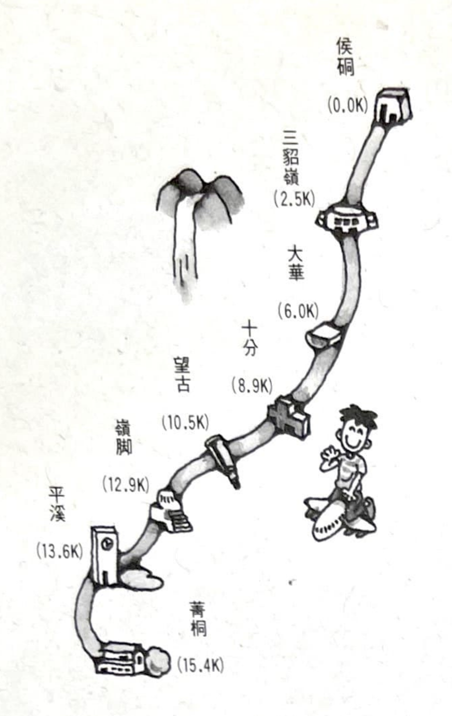
過去在宜蘭線尚未雙軌化前，三貂嶺站南端是有一個機關庫存在的，但是雙軌化後，新建的水泥



侯硐站旁的瑞三煤礦舊址。1991.5. （洪致文／攝）



平溪線沿途的基隆河谷地形十分險峻。1991.5.（洪致文／攝）




十分站兩旁即是民家，非常有特色。(洪祖仁／攝)

橋用了這一塊地，因此三貂嶺站的面積更形縮小。這個車站非常有趣，它的站房雖有大門，但門外並沒有路，門口下方即是怪石紛呈的基隆河谷，除非有人要「跳河」，否則大概是不會走大門出去。

這樣一個杳無人跡的車站，有什麼特別呢？它的特色，就在於人少、風景好，站邊又有小公園可以野餐，當天氣晴朗時，實在是個不錯的郊遊地點。只可惜當地因爲地形的因素，水氣極易受到舉升而造成降雨，因此「陽光普照三貂嶺」便成爲可遇不可求的希冀。爲了形容此地的多雨天氣，有一個鐵道趣味腦筋急轉彎，便是以「月台上永遠有未乾的積水」來形容它。

平溪線火車一過三貂嶺後，便與宜蘭線分手，走自己的路。這一段從三貂嶺到十分，六點四公里的路段，是全線最「驚險」的地方。這裡的隧道，多是直接從岩壁上鑿出來，隧道口皆爲人工開挖的「不規則狀」，洞裡則有從岩間漏出、從不間斷的滴水。

有台灣尼加拉大瀑布之稱的「十分瀑布」，正好位於平溪線大華站與十分站間的鐵道邊，因此每到了假日，總有許多遊客沿著鐵道走，使火車跑起來非常危險。尤其是從大華站往前走的觀光客，途中要經過一座隧道，如果此時正好有火車開來，後果實在不堪設想。

這一段路的景觀，令人想起早年的蘇花公路，可見其之驚險，但假日整個鐵道上人山人海的盛況，其驚險之程度更勝過於此！

車到十分之後，車廂裡的乘客大概下了一大半，剩下的人已不多，但火車還只開到中途呢！接著的望古、嶺脚、平溪、菁桐等站，雖然依舊是沿著基隆河走，但地勢早就豁然開朗，不再有前段那股驚險刺激的氣氛。

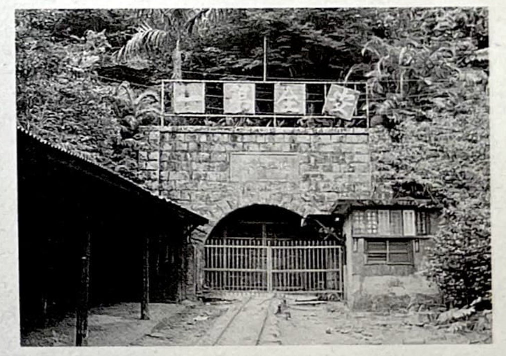
這一段路，您可以看看我們人類是如何將一條美麗的河變成醜陋的髒水。許許多多的房子後院，正緊鄰著原本漂亮的基隆河，但一道道的廢水，卻毫不留情地往下倒。鐵路對面一座小山坳上，則有一道人工的「垃圾瀑布」由上而下傾瀉，多年下來，這道瀑布竟越來越「壯觀」，令人不忍卒睹。

平溪線鐵路的最後一站「菁桐」，車站邊上方就是以前的石底煤礦，煤場的建物如今還佇立在那兒，有興趣的民衆不妨親臨體驗一番。

平溪線這條早年的運煤鐵道，在台灣煤業日趨沒落、礦場一一關閉後，早由當年的煤礦運輸轉變爲觀光用途。每當假日，短短的兩節柴油客車，總是被湧入的觀光客塞得滿滿的，侯硐站的月台上，好似永遠都有載不完的人呢！這樣「賣座奇佳」的支線鐵路，在台鐵的記錄裡居然還會虧損，令人實在不知道，是否要大家像逃難一樣擠到車頂去時，支線鐵路才會賺錢？十分的放天燈活動和平溪的支線鐵路，是台北縣平溪鄉最有潛力的觀光賣點，如何結合鐵道、民俗及旅遊，恐怕是當地居民以及地方政府要加快脚步去研究的課題。



平溪線如今皆使用柴油客車在運行。1991.5.（洪致文／攝）

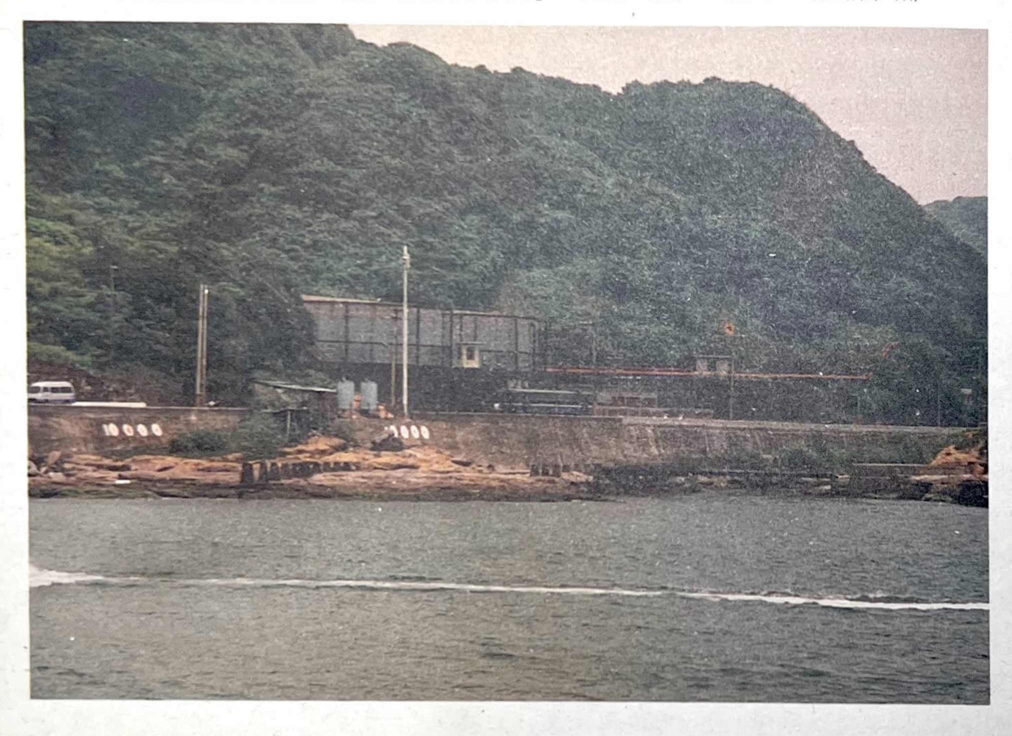


瑞三本礦的遺址。1991.5.　（洪致文／攝）

深澳線

原是金礦鐵道

由海邊遙望遠處的深澳線，別有一番特殊的「海味」。　深澳～瑞濱。　1989.8.　(鄭銘彰／攝)



台灣衆客運支線鐵路之中，就屬深澳線走得最寂寞，許多民衆都還來不及認識它，它便悄悄地步下了舞台，告別了這個世界。

深澳線是一條頗有「海味」的鐵路，光看中間站「瑞濱」、「海濱」的名稱，您大概就可以感受到它那獨有的風味。在鐵路局的資料中，深澳線的瑞芳、深澳段，是完工於民國五十年，而深澳到濂洞段，則在民國五十六年才通車（同年十月三十一日開始經營客運。）

許多坐過深澳線的火車迷，在曉得了它的年紀之後，都會覺得有點奇怪，因爲它沿途的山洞，怎麼看都不像是民國五〇年代的施工水準，其做工之

臺灣鐵路局
普通·快車通用
瑞芳站
至
海濱站
限發售當日有效
票價6元

深澳線最末一日辦理客運所賣出的車票。

獨特，與舊宜蘭線幾乎完全一樣，如果和比深澳線早通車的東勢線、內灣線隧道一起做個對照，更可以了解深澳線的興築絕對不像鐵路局的「官方說法」那麼單純。在台鐵的局線完工前，一定早已頗具規模。

這條深澳線的前身，便是光復後一直有行駛，由台金公司所經營的金瓜石線小火車。金瓜石的藏金量，近年來又被「炒作」得聲名遠播，甚至有再開發之議，不過「坐火車淘金去」的愜意，卻早在二十多年前隨著這條鐵路的消失而完全破滅。更甚者，這條雖名爲金瓜石線的小鐵路，其終點卻是在台金廠區而非金瓜石，從那兒要到金瓜石「淘金」還有一大段路呢！

由台金公司所經營的這條金瓜石線，是軌距七六二公厘的小鐵路（輕便鐵道），起自基隆的八尺門，經八斗子、深澳、焿子寮到水湳洞，全長十二點二公里。民國五十年時的記錄，據說有火車頭三輛、客車二輛，全程跑一趟竟然要花上一個鐘頭，實在是「有夠慢」。不過它一天只跑來回共六趟，每一班都是客貨混合列車，所以停站卸貨時間太久，大概也是它這麼慢的原因。

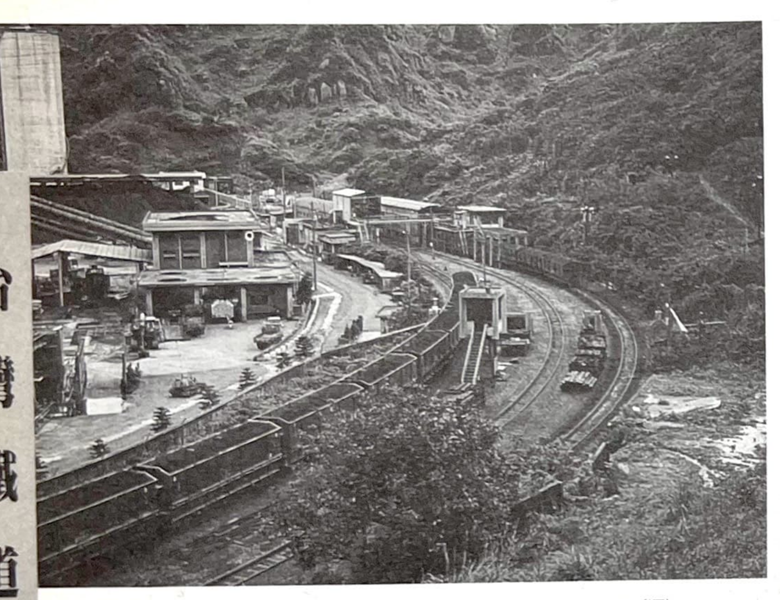
這一條簡稱爲「金礦鐵道」的小鐵路，雖然並不以經營客運爲主，但是它在台灣鐵道歷史上，卻與省鐵、糖鐵、林鐵、鹽鐵……等其他台灣曾有的



深澳線與公路平行，形成有趣的火車、汽車競走鏡頭。
深澳～瑞濱　1989.8.　（鄭銘彰／攝）



柴油車開到深澳站囉！但卻沒一個乘客下車。1988.9.
（洪致文／攝）



深澳火力發電廠的火車站場。1990.4.　（洪致文／攝）

日本鑛業株式會社鐵道

水南洞・八尺門間　（三等）

粁程（左下）／運貨 三等（右上）

水南洞	10	15	25	30
3.7	焿子寮	10	15	25
4.9	1.2	深澳	10	20
8.5	4.8	3.6	八斗子	10
12.0	8.3	7.1	3.5	八尺門

註　八尺門（基隆市濱町）
　　水南洞（瑞芳街）

鐵路，共同創造了「鐵道王國」這個封號。如果它不曾出現，寶島鐵路的種類就要因此而少了一種呢！

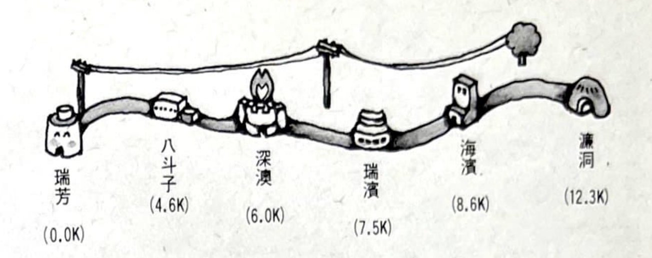
這條金瓜石線，是台鐵興建深澳線的基礎，也因爲深澳線的完成，它不得不在深澳線開始客運的同一天停駛。

台鐵的深澳線，瑞芳、八斗子間是新築的，不過八斗子、深澳、海濱、濂洞段，卻都是循舊有的金瓜石線路基來興建，這或許是深澳線予人較爲「古舊」感覺的原因。

台鐵深澳線貨運的大客戶，是台電的深澳火力發電廠。當初要從瑞芳建一條鐵路到深澳，與電廠的興建有很大的關係，而電廠開始運作後，煤的運輸也成爲這條鐵路最大的功用。直到今天，深澳線的運煤列車，都還天天忙進忙出地來回穿梭呢！

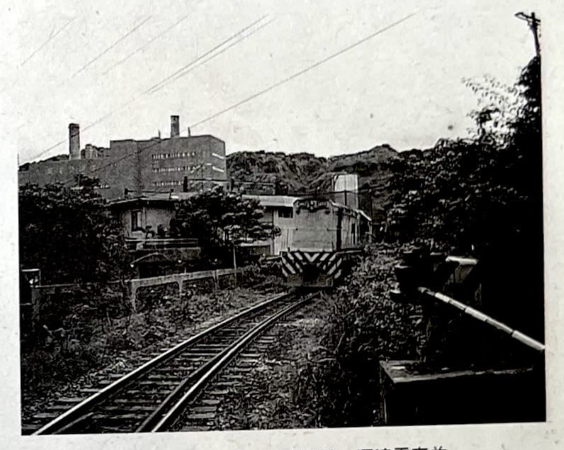
民國七十八年八月二十日，深澳線終因「業績」太差，不得不停辦客運，只留瑞芳到深澳火力發電廠一段鐵路專供運煤使用。後段從深澳到海濱的鐵軌，在廢棄了一、兩年後，終於在民國八十年底拆除，永遠消失在地圖上。

深澳線停駛的當天，仍舊吸引了不少民衆、火車迷前往「懷舊」、「紀念」一番，深澳線的火車票也被大批民衆買得所剩無幾。當天原本僅用一節柴油客車的編組，爲了突然而來的人潮，也破天荒地



加掛了一輛。那天深澳線最末一班車的任務，就是由這兩輛DR 2306 號及DR 2203 號柴油客車來擔任的。值得一提的是：加掛的DR 2203 號柴油車，在完成任務後送到集集線使用，卻碰上莎拉颱風恰好侵襲本省，在濁水站附近因路基下陷，壓壞了一個轉向架，最後只好用枕木「扶起」，架在二水站內好一陣子呢！

漂亮的深澳線，有著美麗的藍天與碧海，以及小巧可愛的迷你車站，無怪乎在停駛後，還有歌手到此來拍MTV，唱新歌哪！



深澳線停辦客運後，僅餘運煤列車行駛。深澳電廠前 1990.4. （洪致文／攝）

幽靈車站「濂洞之謎」

在深澳線短暫的生命裡，曾因濱海公路的興建，而造成了全台罕見的「幽靈車站」怪事，令研究鐵道史者花了好大的力氣，才搞清楚是怎麼一回事。

當年興建北部濱海公路時，深澳線爲了配合施工，曾在民國六十六年十二月暫停了後段深澳、濂洞間的業務，不過六十七年一月十一日便恢復深澳、海濱段的營運。後段的海濱、濂洞三點七公里，因爲與濱海公路多所重疊，後來便一直沒有再復駛。

幽靈車站的由來，便是在濂洞站已經沒有火車



「幽靈車站」之謎的主角之一「海濱站」。1990.4. （洪致文／攝）

海濱站尚未廢棄前的景象。
1986.7.　（鄭銘彰／攝）



列車抵海濱站的弧形月台。
1988.9.　（洪致文／攝）

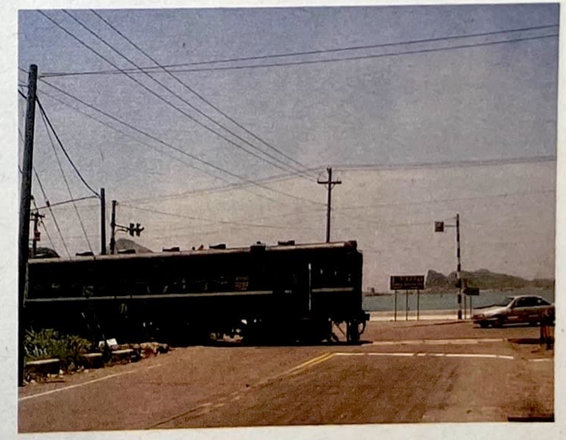
開來，但是時刻表上依然列出；又在深澳線停駛時，被人發現台鐵在民國七十一年曾頒給濂洞站無事故獎狀的情況下發現的。照理說，火車不開到濂洞站，該站當然不會有事故發生，台鐵在車站四年沒有火車開到的情況下，居然還頒這個獎，難道濂洞站有「某種形式」的存在？

幽靈車站之謎最後在曾任職該站的林阿正站長證實下，終於獲得了眞相。原來濂洞站在暫停業務後，一切文書、物品都遷往新的終點「海濱站」繼續營業，但車站人員，卻全部沿用濂洞站的人事體制。這個時候濂洞站只是「暫停業務」而不是廢站，所以每天仍派二名員工日夜看守這個沒有火車開來的「幽靈車站」。

這等鐵路車站鮮事，大概是世所罕見。會搞出一個沒有火車開來的火車站，恐怕也只有行政效率奇差的台灣公家單位，才會做出這種讓人傷腦筋的麻煩事。不過不論如何，這種鮮事也早已隨著海濱廢站、深澳線停駛而永遠走入歷史之中。當年曾被濂洞站人員「借住」的海濱站，如今的現況也僅能用「廢墟」來形容。面對「昔之熇熇，而今之涼涼」，深澳線的境遇，不正是如今整個台灣鐵路最佳的寫照？



深澳站站房小巧可愛，但是火車開到此仍要辦閉塞。
1988.9.　(洪致文／攝)



藍天、碧海、深澳線，此情已成追憶。 瑞濱站外
1989.6.　(鄭銘彰／攝)

沒有乘客的

貨運支線

由北回歸線站分歧出的中油溶劑廠支線。(蘇昭旭／攝)

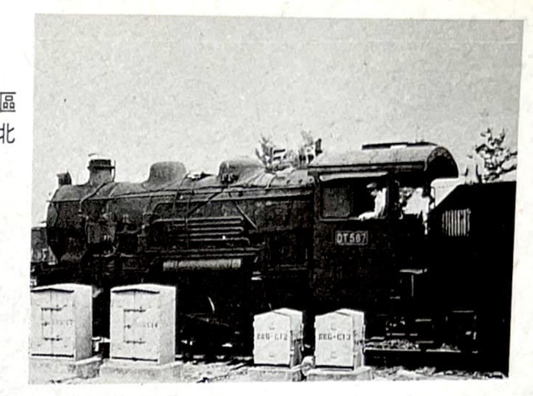


鐵路除了客運以外，貨運也是一大重點。全台灣在鐵路邊的工廠支線、側線，多得實在是無法計數，不過它們的長度都不算太長，最多一、兩公里就很嚇人了，倒是台鐵的一些貨物線（或稱貨運線），較有支線鐵路的架式，只不過因未對外辦理客運，一般民衆較少知道罷了。

全台灣的貨物線，大致可分爲「發電廠線」、「飛機場線」、「臨港線」及「軍用線」等幾大類型。當然其他零散的貨物支線也有存在，但長度總沒有上述來得長。

像往飛機場的支線鐵路，幾乎多數軍用機場都有，由潭子站分歧出的「神岡線」，長八點七公里，可通往清泉崗。花蓮臨港線和高雄臨港線，也有支線通往花蓮機場及小港機場。新竹、屏東的空軍基

原通往現在台北信義計劃區內兵工廠的軍方支線。台北市光復南路附近　1975.7.（古仁榮／攝）



地，也分別有支線連絡。以前松山機場，也有一條由松山站分歧出去的「飛機場支線」，只是後來因道路拓寬而拆除，嘉義附近的貨運站——北回歸線站以北，也有一條飛機場線通往水上機場，其途中有一段還與糖鐵呈九十度交叉呢！

發電廠型的貨物線也是為數不少，集集線早年便是台電為了日月潭的水電工事而建的鐵路，只不過後來賣給鐵道部經營。因為興建發電廠，需要運送大量建材，尤其是早年交通不發達的時代，興建一條鐵路搬運，不只解決了運輸問題，若它還是個火力發電廠，日後的用煤運輸更可同時規畫，實在一舉兩得。這類的貨物線，有如今已停辦客運的深澳線及桃園分歧出去，全長十九點二公里的林口線。

另一類的軍用支線，在太平洋戰爭時代，曾經大量出現過。北從新竹，南至屏東，都曾有許多軍需運補用的鐵路存在，不過這些「戰時急造線」終非「正規」的鐵路系統，光復後便一一撤去。少數留存下來者，即為飛機場線、臨港線的一部分。

在過去，台北市內有一條很有名的軍用支線，那即是從延吉街附近分歧出去，通往現為信義計畫區的車輛基地之「三張犁支線」。這一條鐵路現在變為停車場，一般皆以廢鐵道稱之。早年它還有運行時，貨物列車多由華山站發車，經三張犁運轉室再抵支線終點，而回程偶爾會再折返入台北機廠才回華山站。它沿線有一段路會經過國父紀念館，因此當地的台北市民對它都仍有記憶。我記得在小時候，曾於早晨八時、九時間，看到一輛S 200 型柴電車拖一列貨車駛過，記憶非常深刻。一位以前就讀光復國小的市民，也記得常在放學四、五點看到有火車行駛。這條鐵道在廢棄後，沿線的路基雖已不再，但四周的房子仍可輕易「指引」出舊有的路線。

除了以上這幾大類型的貨物線，板橋至南勢角的中和線也是個頗具規模的鐵路。在此必需附註一點的是：雖然各支線可以用不同的「類型」來區分，但這些鐵路的兩邊，仍分歧出許多小側線，通往各工廠、倉庫，所以「用途」並非如此固定，畢竟是「貨物線」嘛！有貨可載就好，管它一定要載什麼東西呢？

台鐵貨運支線基本資料

路線名	神岡線	中和線	林口線	台中港線
起站	潭子	板橋	桃園	台中港
迄站	神岡	中和	林口	港區
里程(km)	8.7	6.5	19.2	7.8
興築年代	1957	1965	1967	1974

黃金鐵道

中和線

中和線是台鐵一條很賺錢的貨運支線。中和站　1990.9.　(洪致文／攝)



中和線鐵路出現的主因，便是爲了要代替同年拆除的新店線而建設的。新店線於民國五十四年三月二十日停駛，中和線很快就在同年的四月三日通車，取代它運輸大台北地區貨運的業務。

中和線的知名度一直不高，「中和有火車站？」這一直是人們感到好奇的問題。連住在中和市的居民，不知道中和火車站的也大有人在。主要原因是這條鐵路支線爲貨物線，並不辦理客運，所以除了沿線居民，是很少有人知道它。

一般來說，開往中和的貨物車，以東部的水泥



中和站也有月台。
1990.7.（洪致文／攝）

為大宗，而從中和運出的則以煤礦為主。在它全盛時期，中和站有運不完的煤，附近的礦場最多曾高達三十多家，可見其貨運之鼎盛。由於中和線是從板橋調車場附近分叉出去的，因此早期中和線的貨運編組便以板橋為基地。但是後來因板橋客運量大增，再加上貨場原本就不大，所以就改到萬華編組。不久之後台北市區鐵路地下化施工，使萬華站又不能承辦這項貨車編組的工作，最後只好改到樹林站做中和線貨車的編組。因此停駛之前的中和線列車，都是在樹林站發車，抵板橋上中和線路牌，再駛向中和。



中和站站房。
1990.9.（洪致文／攝）

中和火車站在公寓林立的中和市，竟是一座很大的站場。相對於此，建築在旁的中和站站房，則顯得小多了。更有趣的是：這個貨運車站竟然還有剪票口、售票窗口及行李房的設備。看守該站的劉汶枝先生說，中和線曾有辦客運的計畫，但後來一直沒有實現，所以這個售票口，就成了沒賣過一張車票的售票口。

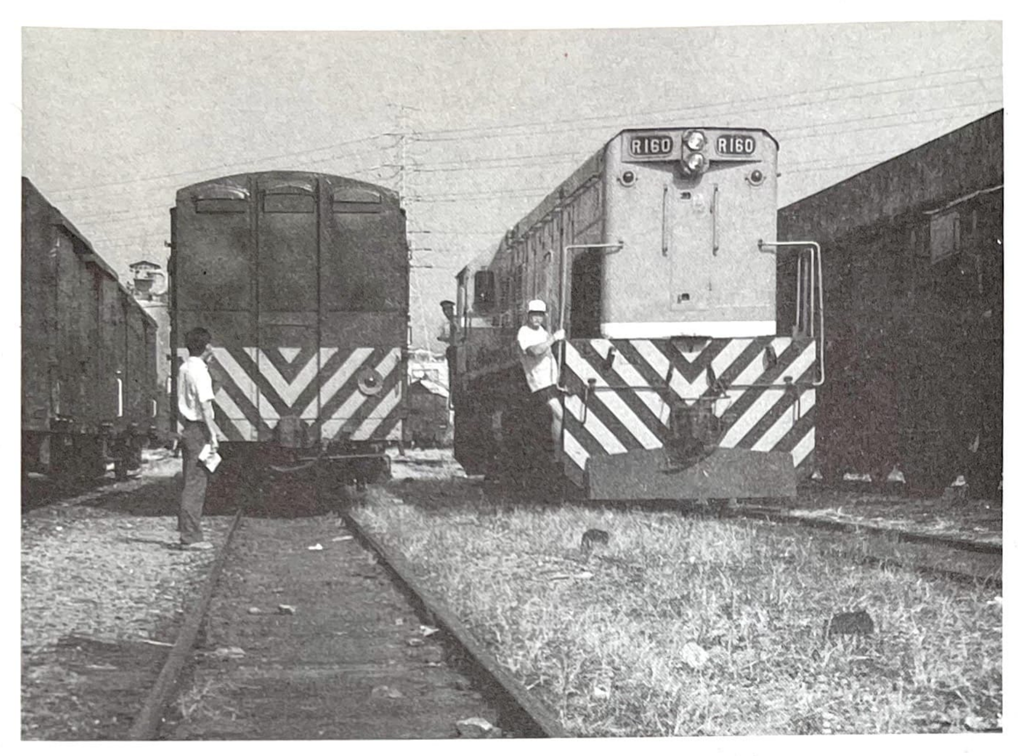
縱然如此，專辦貨運的中和線也不是沒跑過客車。據板橋站表示：每年北港媽祖祭典時，中和居民都會組團南下，包租的一列復興號客車，便會拉到中和站，載運乘客到板橋再駛上縱貫線繼續行程。

這條應為貨運用途的支線，突然開了一班客

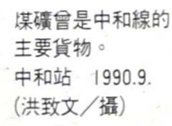


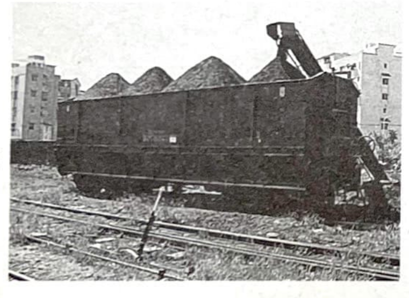
中和線使用R100或R150型的大形柴電機車。
中和站　1990.7.　（洪致文／攝）





貨物列車到站後，忙碌的調車作業於焉開始。1990.7.（洪致文／攝）





煤礦曾是中和線的主要貨物。
中和站　1990.9.
（洪致文／攝）



中和線通車時使用CT193號蒸汽火車。板橋站內
（台鐵／提供）

車，這下子票價要如何計算才好呢？

台鐵的規章上有一條規定：擅搭貨車者，以普通車費率乘以搭乘里程罰款。因此板橋站的人員，在計算這趟專車時，中和線上六點五公里便以普通車的價錢收費，其餘才以復興號票價計收。

中和線一般的站內調車，是以一輛DL 012 號的小型柴油車來擔任。這輛車上的標誌十分特殊，除了一般台鐵的符號外，還多了兩個上下轉動狀的箭號，似乎意指「調車」的意思。

在中和線停駛之前，跑的火車頭都是台鐵最大型的柴電機車R 100 或R 150 型。這種又大又重的火車頭，跑在脆弱、距離又短的支線上，實在非常突兀。或許是知道中和線遲早要停駛，因此沿線幾處路基不穩的黃牌限速區，都沒有修復，一直到停駛

都是如此。

因爲中和線兩側的住家、公寓非常多，來往跨越鐵道的捷徑是最方便的路，再加上中和線班次原本就不多，行人走來走去便成爲常見的現象。因此當火車眞的開來時，便要猛按喇叭「請」行人讓路，全長六點五公里，駕駛員大概眞的是一路猛「叭」才能嚇走那些愛走鐵道的人。

這條在民國七十九年（一九九〇年）九月二十三日停止業務的支線，可以說是最典型的殖民鐵道。在它完成時，沿線周圍還不像現在這樣高樓林立，但隨著工商業的發達，在寸土寸金的都市裡，鐵路邊每一幢房屋都儘可能建到最大的極限，於是貨物列車帶來的砂石，以及柴電機車所造成的噪音污染，便成爲這條鐵路不得不停駛的理由。

在它的價值不再那麼重要，殖民的目的也達成後，就是它功成身退的時候。事實上，這條貨運線一直是台鐵少數賺錢的黃金支線，要不是居民反對，鐵路局還不想停駛呢！

無論如何，中和線早已停駛，沿線平交道也舖上柏油加以覆蓋，火車雖不再吵人，飛砂走石也不再污染，但廢鐵道卻被人堆放許多垃圾，而更加髒亂！中和站房還成爲理髮廳的房舍呢！回首中和線馳騁二十五年的歲月，實在令人不勝唏嘘，大概只能說是晚景淒涼吧！



由板橋調車場附近分歧出的中和線。1990.2.
（洪致文／攝）



火車頭開到中和站後，忙著調車之情景。1990.9.
（洪致文／攝）



中和線位於南勢角的眞正「終點」。1990.9.
（洪致文／攝）

迎著海風的鐵路

臨港線

台灣的幾個大港都有臨港線鐵道的敷設。高雄港站附近　1991.2.　(洪致文／攝)



台灣各地的重要港口，多有臨港線的鐵路來接運港口的貨物。像是高雄港、基隆港、花蓮港、蘇澳港、台中港，都有頗具規模的臨港鐵道。

臨港線的鐵道系統，可大略分爲兩類：一是支線式的，一是循環式的。支線式的臨港線就像是從一般幹線中分支出的支線一樣，從幹線上的站分支

高雄臨港線上的前鎮車場有預售對號以上等級車票

臺灣鐵路局
自强特快
高雄站
至
臺北站
(前鎮車場發售)
限當日當次車有效
票價640元



EMU400型抵基隆港。 1990.8.29. （台鐵／提供）

出去。例如蘇澳臨港線從蘇澳站繼續通往港口，是較新建的臨港線；而在日據時代就頗有規模的港口，則多爲循環式的。這類的臨港線範圍較大，且經過一定的規畫，以循環的鐵道爲骨幹，再分支出大大小小的支線，到各碼頭、倉庫、工廠，或者附近的機場。像高雄的臨港線便是全省規模最大者，縱橫全高雄市的平交道不計其數，而和縱貫線連接點還有一個三角線的設計，十分特殊。花蓮港的臨港線，雖然早期爲軌距 762 公厘的輕便鐵道，但東拓時亦跟著改爲 1067 公厘。以前在北迴鐵路通車後，由花蓮新站可由 1067 公厘之鐵路通往花蓮港，而從花蓮舊站亦可由 762 公厘抵花蓮港站，形成過渡期的「循環」。如今，花蓮舊站到田浦的鐵軌已經拆除，使花蓮臨港線變爲一般的支線式臨港線。



臨港線往往是火車上陸後第一條行駛的鐵道。
基隆臨港線 1990.8. （台鐵／提供）

基隆臨港線

基隆臨港線是屬於循環式，再加上台肥廠支線（亦稱肥料線，以下簡稱台肥支線），便構成了整個基隆港鐵路的大概。

基隆臨港線建於日據時代，有許多保存下來的鐵道珍品，除非親自去看，的確很難相信這是在台灣。

早期鑑於節省物資之故，部分的橋樑採用鐵公



基隆港區內的雙 K 道岔。 1990.7. （洪致文／攝）

路共用的設計，一方面可以通行火車，在火車不用時亦可當公路用通行汽車。但這種設計，多爲公路與輕便鐵道共構，很少與軌距一〇六七公厘者並用，且以橋樑爲多，隧道則少。基隆臨港線的復興隧道，便是其中的異數。它和馬路共用一個隧道，當火車通行時，洞內便不能有汽車通行，而爲了不發生事故，火車要駛進這個隧道，還必須遵守專爲這個隧道所規定的規章來走。而它在洞外的警示燈號誌，亦頗不尋常的把兩個可以一閃一閃的紅燈高掛在電線桿似的水泥柱上。或許，這樣的設計是爲了讓更遠的汽車，也能看到有火車要過山洞，汽車要讓火車了！但實際上，基隆臨港線的貨車，是很少在大白天行駛，而多是在清晨或深夜開行的，所以這些麻煩的規章，對當地的交通還不至於產生很大的影響。

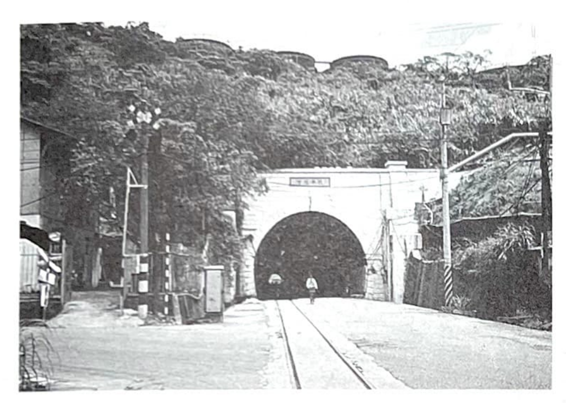
在復興隧道外約 100 公尺處，爲基隆臨港線與台肥支線的交點。這個交叉點之所以特殊，乃在於它的交角幾乎是 90 度的垂直。這在全省所有的鐵路中，算得上是僅有的。這種交叉，在鐵道密度大或國土廣的地區，不同線的鐵路是有可能如此交叉的，但在台灣，這種交叉應不可能發生。而在基隆臨港線，之所以有這種交叉，乃因爲這整個港區的鐵道密度非常大，再加上一條台肥廠的支線，使這些鐵軌在無法避免的情況下，便有了這種交叉。這個鐵路的十字路口，是基港線的一個核心地帶，所以在此交叉的旁邊，便有一個控制附近鐵路的號誌小屋在管理。

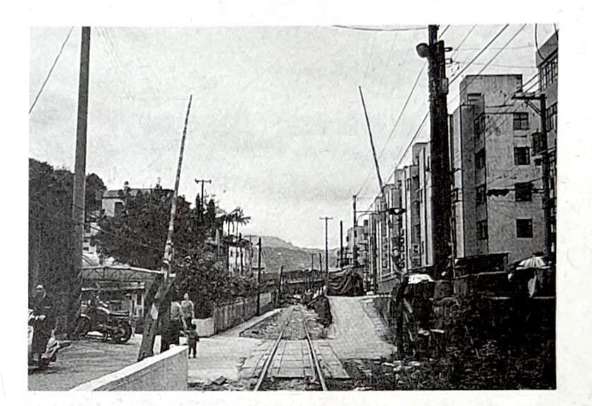
另外，於在十二號碼頭附近，還有一個台灣唯一的「雙K道岔」。原本以爲這種鐵道藝術品台灣並沒有，因爲它構造複雜，可動的部分特多，共有四種不同的通路，不像是普遍性的鐵道設施，因此一直不敢相信它的存在。

即使在日本這樣一個鐵道發達的國家，這種道岔亦不多見。如果參考戰前的日本鐵道雜誌，便會發現：各個製造鐵軌的工廠，都是以這種雙K道岔來作爲宣傳。因爲如能製造出 1067 公厘使用的這種道岔，那麼無形中便證明了這家公司的技術與能力。

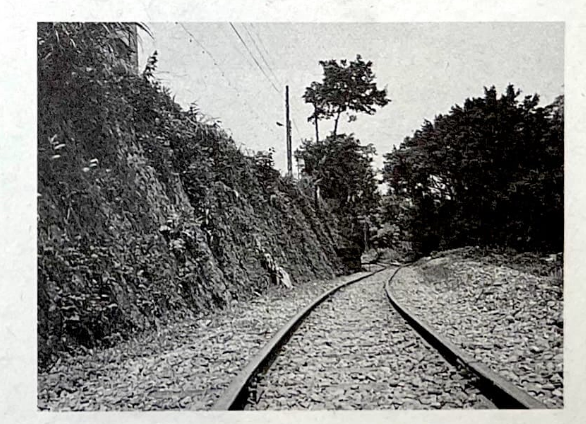
基隆臨港線的這個雙K道岔，推測可能是日據時代留下的產物，而且是舶來品的成份居多。在它的旁邊，有一座兩層的號誌樓來控制這裡，因爲通過它，便有一座很大的站場，而且常常有貨車停在那裡。

基隆臨港線的分佈，全都在西側碼頭，東側碼頭並沒有鐵路連接。大多數台鐵的火車由國外抵台，都是由此卸船。像早期美援的蒸汽火車、莒光號車廂、R 20、到近年的EMU 300、DR 3000 東線自強號、EMU 400 通勤電聯車，全是經由基隆港抵


基隆外港線上的復興隧道。1990.4.　（洪致文／攝）

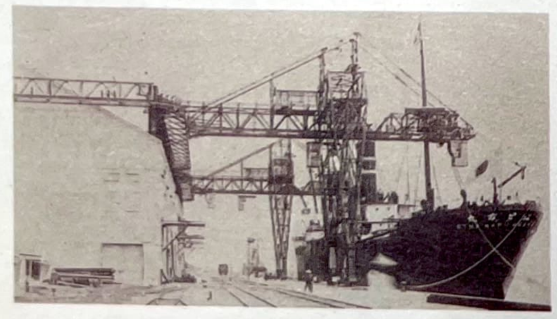

由基隆臨港線分岐出的台肥支線。1990.4.　（洪致文／攝）


基隆港內火車與船的「聯絡」情形。（洪致文／藏）


台肥支線很少有火車在跑。1990.4.　（洪致文／攝）



高雄臨港線行經哈瑪星一帶。1991.2.
(洪致文／攝)



高雄港內的鐵道。　(洪致文／藏)

台，經過簡單的整備後，再拖出港區。

至於國內至今唯一一次外銷火車，也是由基隆港出口。那一次出口的火車，是由北廠所製要銷往泰國的軌距1000公厘守車。由於軌距不同，無法經由原有的鐵軌送至基隆港，但如果放置在平台車上，則高度又太高，無法通過竹仔嶺隧道。於是在深思熟慮後，乃決定以在平台車上挖四個洞，讓輪子陷下車台以降低高度的方式，運送到基隆港再裝船出口，解決了這個問題。

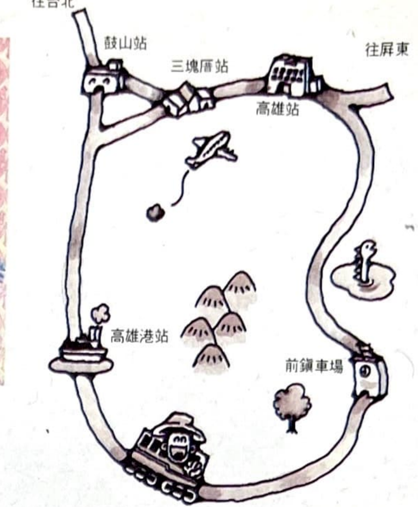
此外，前面已有提到的台肥支線，則是一條頗有趣的支線中的支線。它自基隆臨港線分出後，首先便來個十字交叉讓我們「驚艷」一下，然後再通過菜市場的攤販堆，才正式駛出自己的路。

一路上，鐵公路並行，一下公路在上，鐵路在下；一下鐵路在上，公路在下，有幼稚園門口的平交道，也有S形的彎道，最後才十分特殊地到台肥的廠區。在台肥廠的大門外，有一座防止列車誤入的脫軌轉轍器，而從廠區的大門往內看，還會發現鐵軌附近都已長草，要不是停有貨車及小DL，眞會讓人以爲早已廢線了呢！

基隆臨港線的規模不小，這與當初縱貫線和基隆港將作爲台灣物產出口的重要運輸管道有關，因此這車、船連絡的輻輳之地，自然就有如此多的鐵道設施。以前的基隆臨港線，雖沒有固定的客運列



高雄港站雖是個貨運站，
但也有賣火車票。



車，但一些定期船如：橫濱丸、台中丸、台南丸抵基隆港時，皆會開行臨時列車，以輸送乘客。這些配合船期而加開的火車，有部分還是客貨混合列車呢！

基隆臨港線的興築，可以說是隨著港口的擴建，而逐漸延長。日據時代所建的基隆港，在光復後貨運量激增，因此新建了外港碼頭，鐵道部分也就多了「外港線」。當時基隆港以北，還設過一個「新碼頭站」，前鐵路局長張壽岑，便做過這三等站的站長。

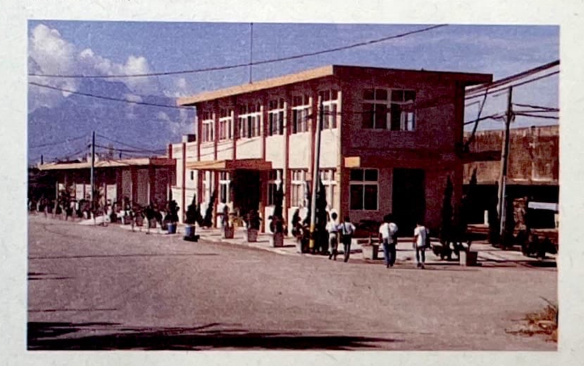
高雄臨港線

高雄港近年來快速發展，其臨港線的規模，自然也就不會太小。不過，當年縱貫線通車時的高雄站址，即今天的高雄港站，這由鐵道線路的敷設，很容易就能察覺出來，因此縱貫線的眞正終點，應是高雄港站而非高雄站。

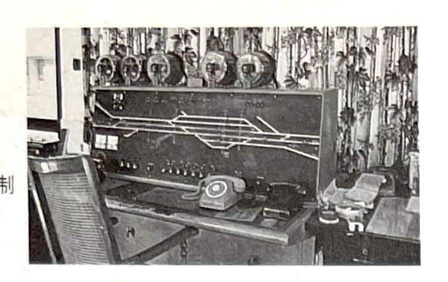
在高雄站由現在高雄港站附近遷走後，原來的鐵路，便被稱爲「濱線」。壽山下的這一塊區域「鼓山」，即是由濱線的日文發音轉變而來，但鼓山一路旁安全島上「哈瑪星」的地名牌，則更爲傳神。其中，「哈瑪」是「濱」的發音，而「星」是「線」的發音，這一帶便從日據時代的濱線，變成現今的鼓



東部的花蓮臨港線。 花蓮港站附近　1990.8.
(洪致文／攝)



花蓮港站站房。 1990.8.　(洪致文／攝)


花蓮港站內的控制盤。1990.8.
(洪致文／攝)


花蓮港站是個純貨運站。1990.8.
(洪致文／攝)



山或哈瑪星了。

濱線指的是現在高雄東段的臨港線鐵道，至於完整的臨港線系統，則是由高雄站上行的三塊厝站分歧出，經壽山站、高雄港站、前鎮車場繞一圈回到高雄的鐵路。東段的臨港線（即濱線）並未電化，但由西段往前鎮車場的鐵道，則有電氣化，可以通行電力車頭。

高雄港站是台鐵一個非常重要的貨運站，從它名列「一等站」之林就可見它的「地位」。高雄港站除了有很大的站場可供貨車到、開並調車外，尚保留有一座日據時期興建的「扇形機車庫」。這些氣派十足的大站規模，正足以說明這個曾經迎著海風的「高雄驛」，是多麼地不可一世，台灣南部第一大站，曾是非它莫屬呢！

台中港線

台灣除了南、北這兩大港基隆與高雄有臨港線的鐵路外，其它地方事實上也都有，只是規模沒有這兩大港如此大罷了。

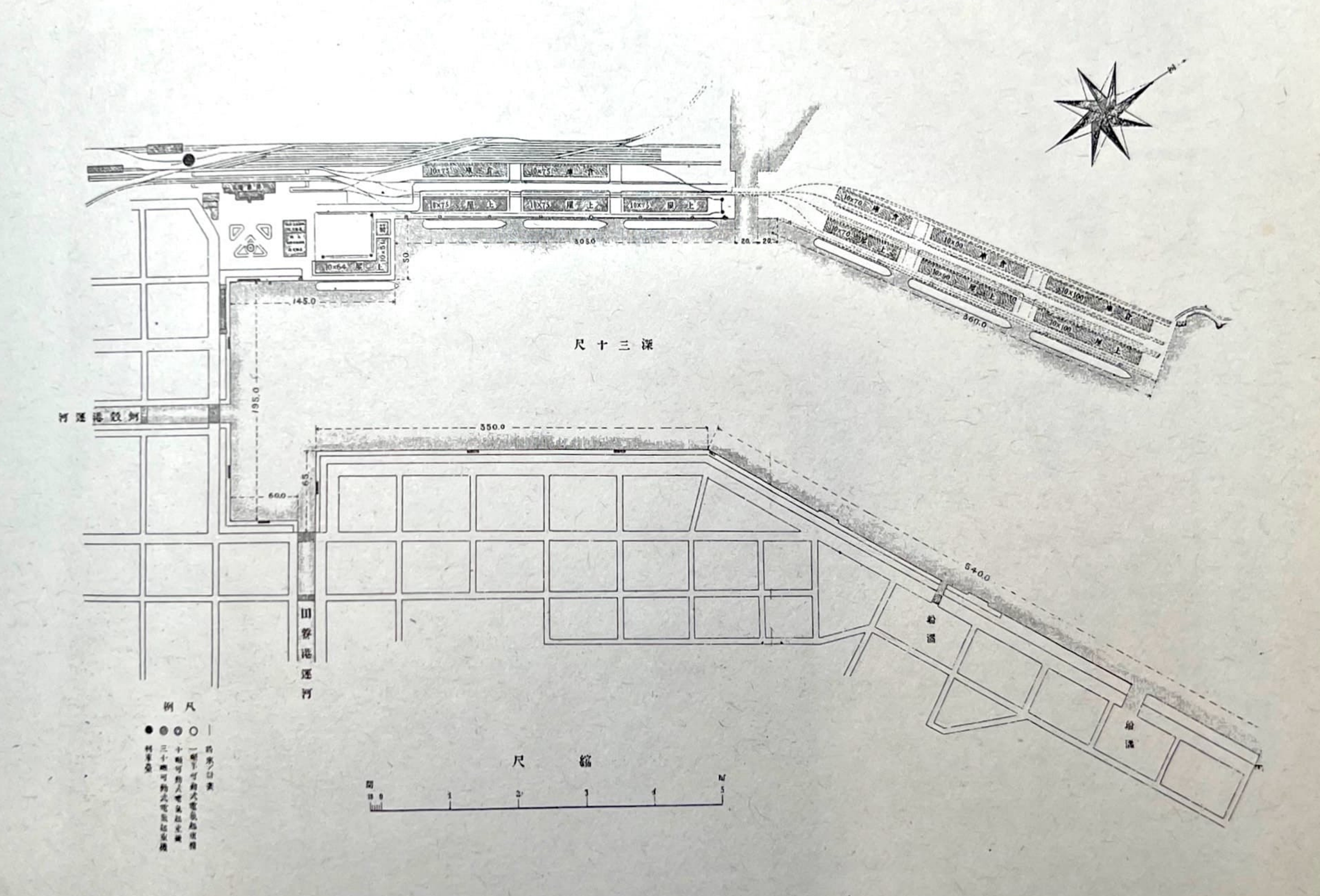
台中港線由甲南（今海線之台中港站）分歧出去，於民國六十三年竣工，全長有七點八公里。這段鐵路事實上是以日據時代新高港築港鐵道的舊路基加以運用而完成的。當年日本人興建新高港，曾建了環狀的鐵道系統，並以DK 500型蒸汽車頭，做爲工事列車牽引之用，後來築港工程中斷，鐵道也就慢慢湮沒在荒草間。十大建設的台中港一項，便是完成當年的新高港工程，並加以擴增。台中港線的鐵路，就這樣在多年以後復活了。

花蓮港線

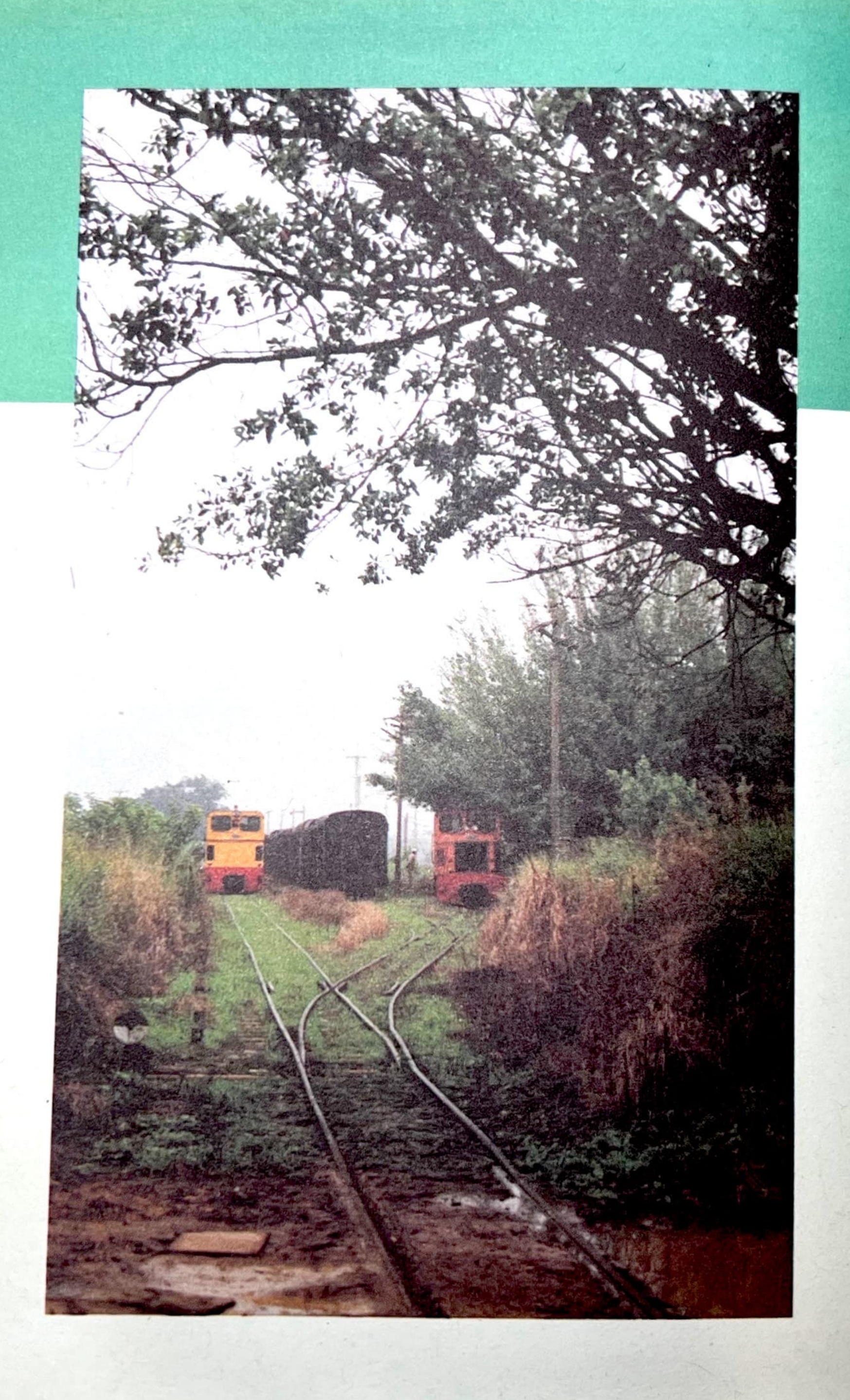
花蓮港線的鐵道，也是一條「麻雀雖小、五臟俱全」的臨港線鐵路。以往窄軌台東線時代，便有聯絡的鐵道系統。改爲寬軌（1067公厘）後，由花蓮新站至花蓮港站，也有五點八公里的規模。從花蓮港線，還可分出飛機場線、水泥廠線、機廠線等貨運側線，幾乎天天都有火車在跑呢！

北迴鐵路興建時，花蓮港站到新城的十九點二公里首先於民國六十四年完成，當時的這段鐵路，很可能是不必經由花蓮新站而可以直接北上的，但後來北迴線全通後，這段鐵路即撤去，列車都要到花蓮新站再折返進入花蓮港線。過去直通時代的路基，如今尚隱約可見，大概是在花蓮機務段以北附近。

基隆港海陸連絡設備平面圖



第三章 輕便鐵道的五分仔風情





甜蜜五分仔

糖業鐵道

行駛於田野中的台糖貨箱車。北港～南靖 1992.3.　(洪致文／攝)



如果說，台鐵的火車給人一種快速、新穎的感覺，那麼台糖小火車給人的便是斑剝、緩慢的印象。

運糖的鐵道在整個台灣的鐵路分佈上，絕不亞於台鐵，在它全盛時期曾高達三千餘公里，伸入各地農村，對鄉村發展有很大的貢獻。早年在糖廠的鐵道邊，常會看到有小孩子在推空甘蔗車玩，偷甘蔗吃更是小孩子們最刺激的遊戲。有人說：「糖鐵是全台灣最甜蜜的小火車。」這句話一點也不錯，因爲糖鐵除了載客的小火車給人甜蜜的感覺外，即使停辦客運後的今天，製糖期小火車搭載的製糖原

料、糖蜜、蔗渣，也都有一股不同的「甜蜜」風味。

因為台糖的火車比台鐵的要小，所以當地人都以「五分仔車」來稱呼它。除了少數與省鐵的連絡線為 1067 公厘或三軌區間外，糖鐵全是 762 公厘軌距的「輕便鐵道」。

在民國四十二、四十三年間，台糖鐵道達到運輸的最高峯，營業線共有四十一條，總長六百七十五公里之多。但隨著公路日漸發達，五分仔車的客運營業日漸萎縮，民國四十七年以後，更開始逐步下滑。因此糖鐵開始陸續停辦不經濟的營業線，到民國五十年時，僅剩二十五條，五百七十一公里，民國六十年時更只剩十七條，四百九十公里。到了民國七十年，則僅存三條營業線，二十五公里的鐵路。民國七十一年八月十七日，最後的台糖客運小火車北港線停駛，終於結束了光復以來風光的五分仔歲月。

本省因地理位置的因素（尤其是中南部），非常適宜發展糖業，所以自日據時代引進新式製糖技術後，台灣的製糖工業便突飛猛進地發展起來。新式糖廠的設立，是始於明治三十五年（一九〇二年）開始製造砂糖的台灣製糖株式會社橋仔頭第一工場，繼之陸續設立的製糖會社有新興製糖（一九〇三年）、明治製糖（一九〇六年）、大日本製糖（一九〇六年）、鹽水港製糖（一九〇七年）、帝國製糖



大林糖廠的內燃機車庫。1991.1.　（洪致文／攝）

（一九一〇年）、台東製糖（一九一三年）、昭和製糖（一九二七年）……。在光復之前，所有的新式糖廠，全歸併為大日本、明治、台灣、鹽水港四大會社所經營。光復後由台灣糖業公司接收時，便以此四大部分分為四個區的分公司來管理。

日據時代台灣最早的私設鐵道，即是這些製糖會社為了原料運輸所敷設的專用線。後來為了公衆交通上的需要，便開始兼營客運。大正十一年三月（一九二二年），為了鼓勵開發地方鐵道，並使之普



糖鐵客運最鼎盛的北港線。北港溪橋　1982.3.
（古仁榮／攝）



農婦攜著小孩的手望著五分仔黑頭仔，已成爲永遠的追憶。
蒜頭附近　1978.2.　（古仁榮／攝）



糖鐵火車有著許多人甜蜜的童年回憶。1991.1.
（洪致文／攝）

及化，「台灣私設鐵道補助法」頒布實施，各地方鐵道遂逐漸增加，其中屬於製糖會社的營業線，在昭和五年末時（一九三〇年）便達二十條之多。不過因日據時期鐵道分屬不同會社，所以彼此間沒有很好之連貫，並無法做南北向之運輸。直到光復後台灣的糖業統一由台糖經營，並修建南北平行線，才使中南部的糖鐵成爲一個四通八達的鐵道系統。

也許您對糖鐵的歷史了解不多，但對五分仔車卻有著難以忘記的甜蜜回憶，這也就是糖鐵最與民衆親近、可愛的一面。在過去，搭台鐵火車就好比意謂著要出遠門，但搭台糖的甜蜜五分仔車，卻往往是沿途居民日常生活的一部分。就像糖鐵雖然也有時刻表，但「參考用」的成份居多，五分仔車開到自家門口，請駕駛放慢速度要「中途跳車回家」也都可以。

營業最盛是由嘉義到北港的北港線，遇到地方廟會，不只連運甘蔗的台車都上場，據說車長查票還要查到車頂上去呢！

這樣甜蜜的小火車，因時代不斷進步、公路越來越發達的趨勢下，不得不結束客運。如今只剩載製糖相關原料、成品的小火車，依然穿梭在蔗園裡，往昔的客運盛況則早已不見。即使是運甘蔗、糖蜜的火車，也只有在每年十一月至翌年的四月製糖期間才行駛，十足地「夏眠鐵道」呢！



一九三〇年台灣糖業鐵道線路表

經營者	線名	起點	終點	里程(公里)
台灣製糖株式會社	里港線	屏東	里港	15.6
	鳳山線	鳳山	小港	7.8
	旗尾線	九曲堂	竹頭角	39.7
明治製糖株式會社	番子田、二重港線	番子田	二重港	28.3
	朴子線	嘉義	港墘	24.7
	南靖線	蒜頭	南靖	11.5
	南投線	二水	南投	18.5
	鹿港線	員林	鹿港	21.2
大日本製糖株式會社	斗南、北港、西螺線	斗南	西螺、北港、五塊寮、沙崙、施厝	88.9
	大甲線	后里	大安港	26.7
	斗六線	斗六	崁頭厝	12.2
	北港線	嘉義	烏廍園	31.5
鹽水港製糖株式會社	布袋線	新營	布袋	21.5
	二林、田中線	溪州	二林、田中	29.2
新高製糖株式會社	線西、鹿港線	線西	鹿港	22.5
	小梅、新巷線	小梅	新巷	31.0
帝國製糖株式會社	中南、聚興線	台中	南投聚興	39.5
	下山線	溪州	下山	10.9
	湖口線	新竹	波羅紋	18.5
新興製糖株式會社	林子邊線	鳳山	林子邊	18.5



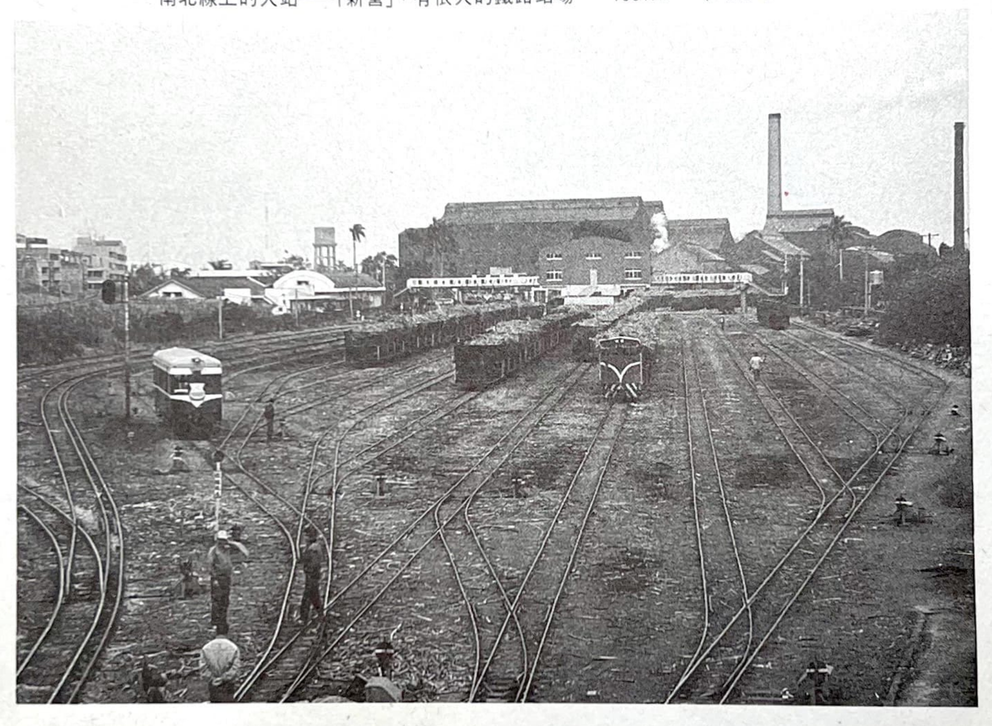
如今早已拆除的嘉義台糖車站北港線月台。(李初／攝)



五分仔車的車長在車內賣票。(李初／攝)

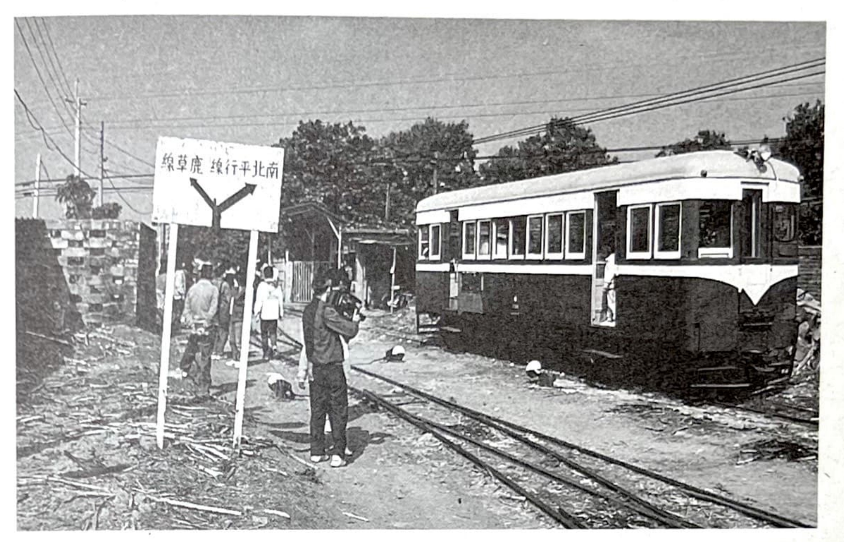
「中南二縱貫線」
台糖南北線

南北線上的大站——「新營」，有很大的鐵路站場。 1991.1. （洪致文／攝）



台灣的高速公路，因為運量日趨飽和，不得不有北二高、中南二高的興建，但你可能不知道，在台灣的中南部，除了台鐵的縱貫線外，尚有一條與它近乎平行，由台糖經營的「南北平行預備線」存在。這一條當年為了戰備以及運輸製糖原料、廢料，而興建的七六二公厘小鐵道，倒可以趣稱為「中南二縱貫線」哪！

日據時代的糖業鐵道，均分屬不同的製糖會社所有，因此鐵道多以糖廠為中心向外輻散，與台鐵的連絡也以橫向為主，南北方向可以說均無法相接。光復後，政府為了戰備上的需要，避免縱貫線若遭轟炸，南北運輸將隨之中斷，因此決定興建起



南北線的全名為「南北平行預備線」。南靖站　1991.1.　（洪致文／攝）

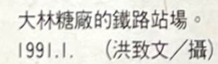


糖鐵的斗南車站。1991.6.　（洪致文／攝）



南北線上的牛斗山站構內。
1992.3.　（洪致文／攝）





大林糖廠的鐵路站場。
1991.1.　（洪致文／攝）



糖業鐵路
新營站至嘉義站

自台中，南至高雄籬仔內全長二百六十三點六公里的南北線。

南北線從民國三十九年開始修築，從台糖鐵道網內選擇重要的幹線，增建橋樑與連接鐵道，終於在民國四十一年底全線通車。當時由於台海情勢緊張，糖鐵自然成爲台鐵以外，另一個重要的交通設施。南北線的許多大站，雖不一定要與台鐵車站共構，但兩者的距離並不會相差太遠，像斗南的台鐵車站外面，左前方即是糖鐵的斗南站，兩處差不到幾步路。

因爲南北線有非常重要的戰備功能，因此以前三不五時就要來個演習，考驗糖鐵人員的應變能力。所幸糖鐵的速度雖然跑不快，但舖鐵軌的速度卻是全省之冠，三兩下一條假裝「被炸」的鐵道，便又好端端地舖好，讓火車通過。

當時同樣也因爲局勢緊張，向鄉民做「反共抗俄」宣傳便也成爲糖鐵的一項任務。因爲南北線貫穿台灣中南部，而原有的糖鐵又深入各地鄉村，因此張燈結采的「反共抗俄列車」，便打扮得光鮮亮麗，在南北線上南來北往做宣傳。那時反共抗俄列車的配備非常有意思，除了車頭掛了一幅總統蔣公的玉照外，後面的宣傳列車還要有海報、標語，並在列車停靠當地，演起反共抗俄劇。這時的南北線，可是十足地風光。爲了戰備需要，它並不像其他的

(起點)
虎尾 斗六 7.5 斗南 5.5 26.7 1.6 工場 北港 10.0 板頭厝 大林 2.5 15.0 11.6 9.5 牛斗山 13.0 蒜頭 8.5 頂過溝 南靖 2.2 20.2 長短樹信號站 10.4 8.0 烏樹林 7.1 7.9 6.7 岸內 新營廠前 1.4 1.0 新副 果毅后 23.1 佳里 麻豆 9.4 6.6 9.4 西港 4.9 善化 23.0 海寮 8.8 玉井 11.1 13.1 山上分岐 7.2 永康 2.7 17.2 大營 11.8 新田 屏東 2.5 仁德 0.8 屏副 糖鐵高屏橋 0.9 24.8 橋頭 頂宅 16.8 10.6 11.4 義和 22.7 鳳山(終點) 10.6 小港 南州

其它各線
南北線
糖廠

糖業鐵路一樣，到了非製糖期便「夏眠」而不見蹤跡。

隨著本省公路的日漸發達，糖鐵的重要性也就逐漸降低。民國四十八年八七水災，南北線橋樑損害出奇嚴重，尤其是烏溪大橋更甚，因此決定放棄重建，南北線改以二水車站爲起點。民國六十三年，因爲二水線在業務上並沒有維持價值，其與台鐵交會處的跨線橋，又將因鐵路電氣化施工淨空增加而需改築，遂決定拆除，而改以溪湖糖廠的員林站爲南北線北端起點。值得一提的是：當年那個糖鐵在二水附近爬高橫跨過縱貫線的跨線橋，雖然橋身已拆除，但兩側的橋脚卻依然可見，縱貫線火車通過時，就好像在穿過門似的呢！

民國六十八年秋，南北線上非常出名的西螺大橋，因原本鐵公路共用的設計有礙公路交通安全，適遇橋面整修，便決定廢棄此線，將南北線的起點，又改在斗南站。此後，溪湖糖廠的火車便自成一個系統，靠與台鐵員林站的聯絡線來運輸。

民國七十三年又因台糖外銷業務逐漸萎縮，便將原南北線終點籬仔內改爲鳳山，使得南北線至此，僅剩一百六十二點一公里，比完成時足足少了一百零一公里。民國七十九年六月二十四日，糖鐵高屏大橋被洪水沖毀，原本經由南北線到鳳山，再南下至屏東紙漿廠的列車無法行駛，使糖鐵鳳山站形同廢站，已很久沒有火車開到。

近年來，南北線的戰備功能日漸降低，但它依然是台糖廠際之間最重要的聯絡鐵道。在製糖期間，砂糖、蔗渣、糖蜜、原石以及原料調撥等的運輸，每天大約有六十至八十班車運轉，其中又以蔗渣佔了一半爲最多。至於非製糖期，每天也大約有二十多班車運輸砂糖、蔗渣，說南北線是「全年無休」眞是一點也不爲過。

南北線列車的調度，初爲籬子內車站兼辦，後改設於仁德糖廠內，並於虎尾設分所。其後幾經更動，民國七十五年五月起，遷移至新營，並稱爲南北線調度中心，負責南北線列車的調度與運行計劃的製訂。

從爲了戰備需要而修建，到今天僅剩一百多公里的現況，南北線是眞的沒落了。當年因爲它戰備鐵道的身分，所以未曾好好「宣傳」過，而越來越短風華不再後的今天，知道它的人卻又更少，難道咱們的「中南二縱貫線」就要這樣默默以終嗎？



行駛至牛斗山站的汽油車。1991.1.　（洪致文／攝）

森林中的鐵路
林業鐵道

森林鐵道帶著人們登上高山。阿里山第四分道　1992.5.　(洪致文／攝)



台灣雖然地處海隅，然高山起伏，擁有的林木資源非常豐富，因此自日據時代起，便開始大量採伐。日本殖民政府在統治台灣期間，對於台灣島上的林木，可以說有頗大的野心，尤其是興建神社所需要用的巨大木材，更是在台灣的羣山裡千挑萬選。

當時為了順利運送這些砍伐下來的林木，各林場都興建有索道、鐵路……等運輸的交通工具，因此台灣的森林鐵路，才會如此發達。

阿里山森林鐵路





阿里山鐵路是國際馳名的登山鐵道。
(林務局阿里山鐵路／提供)

阿里山鐵路是國內最有名的一條森林鐵路，雖然它如今的班次已經非常少，無法和伐木時期相比，但它的價值卻是受到社會大衆以及政府的肯定，即使是縮小經營，也是要努力撐下去。

阿里山鐵道是於明治三十九年（一九〇六年）由藤田組動工興築，順利完成嘉義到竹崎的平地段，此後續往山上修築。然到明治四十一年（一九〇八年），因財政困難以及工程太過艱鉅的因素，不得不暫停興建。明治四十三年（一九一〇年）由總督府續築，遂於大正一年（一九一二年）完成嘉義到二萬平間六十六點六公里的登山鐵路，一直到大正三年（一九一四年），才從二萬平延伸到沼の平（今阿里山舊站），完成全線七十一點九公里的鐵道。



大霧中的阿里山線鐵道。獨立山站　1992.2.
(洪致文／攝)

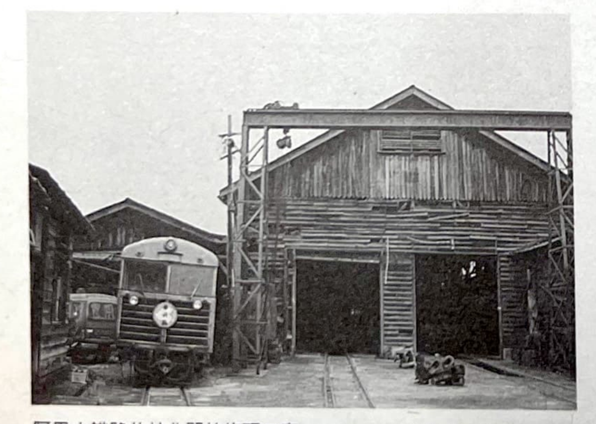
阿里山森林鐵路與日本的大井川鐵道、瑞士的阿爾卑斯山登山鐵道合稱「世界三大高山鐵路」，在國際上頗負盛名。它爲軌距七六二公厘的窄軌鐵路，原本是以森林開發、運輸木材的目的而興建，沿途地勢險峻，令人有種鬼斧神工之感。全線最小的曲率半徑爲三十公尺，最大坡度爲千分之六十六點七，這樣傾斜的坡度，在日本信越本線的橫川、輕井澤間也有，但我們的阿里山火車頭只要在後面推就可以了，而日本的電車，還要掛兩輛補機在後面施力呢！這樣的坡度，使得阿里山必須使用特殊



阿里山鐵路山洞、橋樑一個接一個。1992.2.
(洪致文／攝)



早年的阿里山鐵路。神木站　1930.7.　(松本謙一／提供)



阿里山鐵路位於北門的修理工廠。1992.2.　(洪致文／攝)



阿里山鐵路與日本的大井川鐵道爲姊妹鐵路。
1992.2.　(洪致文／攝)

設計的傘形齒輪、直立汽缸火車頭才能勝任，而且火車頭在上山時，一定要在後部推，因此火車頭幾乎永遠都是在下山側呢！而爲了讓火車順利爬山，阿里山鐵路還設有「之」字形的折返式設計，共有四個這樣的分道。其中的第四分道，即爲現今的阿里山新站。

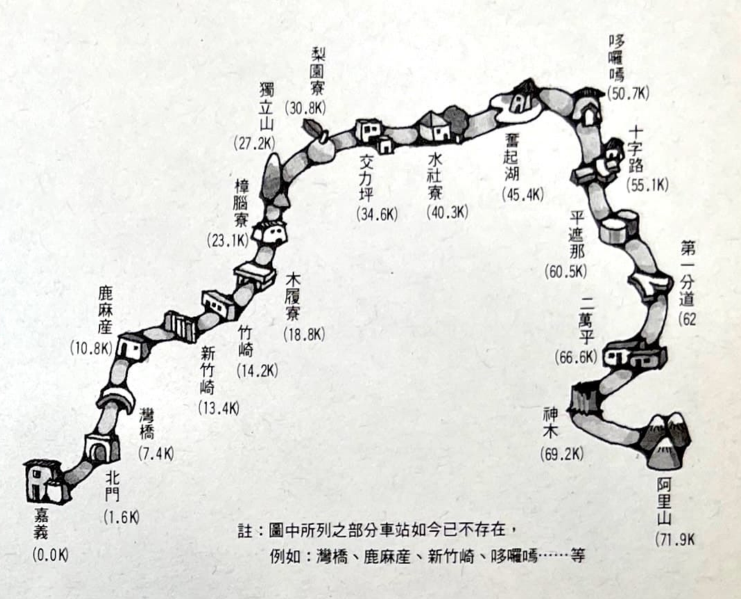
「高山青、澗水藍……」過去搭登山火車上山，本身就是一件頗吸引人的事，欣賞沿途不同氣候區所造成的林相變化，更是你我小學課本裡就讀過的情節。

早年阿里山伐木很盛之時，整個山上便以阿里山站爲中心，輻散出許許多多的林場線運送林木。像是哆哆咖線、石山線、霞山線、香雪山線、塔山線、塔山裡線、水山線、大隴溪線……等，而有的路線終點，過了索道之後又建有鐵路，便以「下線」來稱呼，像過東埔有一條東埔下線，過眠月也有一條眠月下線。近年來，林務局爲了發展觀光，特地整理了舊塔山線的林場鐵路，開行阿里山到石猴的眠月線觀光列車，初期還曾用過蒸汽車頭三十一及三十二號來行駛呢！民國七十五年一月底，林務局又完成了新築的祝山線鐵路，以搭載清晨摸黑上祝山看日出的蜂湧人潮，這一條線營業狀況頗佳，經常人滿爲患，每一列車，都掛了八節車廂之多！

阿里山火車在平地雖以嘉義爲起點，但大本營

則是在北門，附近的北門機廠更是阿里山火車的娘家，維修、保養都在這裡。中途的大站則是奮起湖，以前老火車頭到這裡都要好好休息一番，添煤加水。

阿里山鐵路雖因公路開通而營運日衰，但在林務局的苦心經營下，已減少虧損略有起色。從它名列阿里山五奇之一，您大概就可以知道它必定有許多稀奇古怪、不同凡響的特色，何不再搭一趟登山小火車，用心去體驗車窗外的每一份驚奇呢？



註：圖中所列之部分車站如今已不存在，
例如：灣橋、鹿麻產、新竹崎、哆囉嗎……等

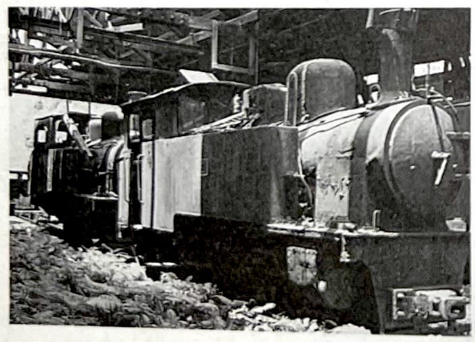
阿里山森林鐵道路線表

路線名稱	起　點	終　點	里程(公里)	最大坡度	橋樑數	隧道數	線　別
阿里山線	嘉義	阿里山(舊站)	71.9	6.67%	114	55	營業線
水山線	阿里山(舊站)	新高口	10.7	2%	30	4	不定期營業線
塔山線(眠月線)	阿里山(舊站)	眠月	8.0	3.3%	34	13	專用線
塔山裏線	塔山線2K處	塔山裏線0.86K處	0.86	3%	0	0	專用線
大隴溪線	塔山	大隴溪	2.43	3.%	7	7	專用線
哆哆咖線	新高口	哆哆咖	9.3	3.3%	49	0	專用線
星岡線	自忠	星岡	5.2	0.8%	59	0	專用線

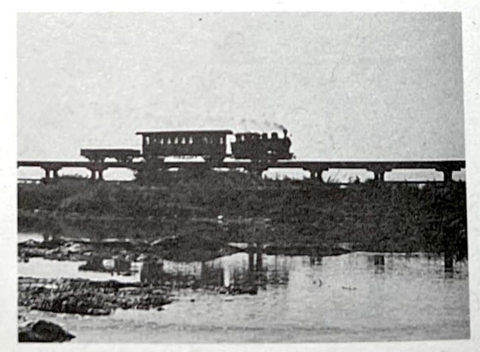
註：全線均爲軌距七六二公厘之鐵道，阿里山線自嘉義到竹崎14.2公里爲平地段，餘均爲山地鐵路。

台灣鐵道傳奇 123

羅東林鐵的小火車非常可愛。三星站附近　1970.2.　（古仁榮／攝）



竹林站車庫內的報廢火車頭。竹林站　1991.6.
（洪致文／攝）



羅東林鐵的「歪歪橋」。歪仔歪附近　1977.11.
（古仁榮／攝）





竹林站外的舊鐵道廢線遺跡。竹林站外 1991.6. （洪致文／攝）

羅東森林鐵路

與阿里山同樣名列「台灣三大林場」之一的太平山，也有頗俱規模的森林鐵道，那就是一般通稱的「羅東林鐵」。

這條屬於林務局羅東林管處所轄的鐵路，軌距爲七六二公厘，於大正十一年（一九二二年）二月開始興築，同年年底完成羅東到土場三十六點四公里的羅東線，並於翌年通車。初期爲搭載林木的專用鐵路，沒有對外營業，後爲了便利沿線居民，並顧及林務發展起見，沿途設車站九處，自昭和一年（一九二六年）開始兼營客運。

整個羅東林鐵除了起自羅東抵土場的平地鐵路羅東線爲唯一營業線外，尚有許多爲了伐木而興建的林場鐵道。其分爲兩大部分，一是太平山線，一爲大元山線。

太平山線包括了鳩澤線、蘭台線、白系線、三星線、三星支線、茂興線、茂興支線、獨立山線及南峯前線。而大元山線部分則有大元線、翠峯線與晴峯線。

羅東線的鐵路在民國六十八年的八月奉准停駛，沿途的鐵軌也陸續拆除。

過去羅東林鐵在平地段的大本營，則是位於儲木池附近的竹林車站。這間木造的日式房舍，在火車不開後，被改爲林管處的汽車調度所，端看外表，是很難相信它曾經是個火車站。站外的鐵軌都已不見蹤跡，可是站內花圃中，卻有一個過去立著站名牌的架子留了下來。



天送埤站內的二號蒸汽車頭。1977.11. （古仁榮／攝）

由竹林車站往北步行，還可以看到大段的木材散落於此，撲鼻的木香彌漫空中。在竹林站北的羅東車庫裡，尚存有八、九、十一、十二及十五號五



仍在使用時的竹林站車庫。
1970.10.　（古仁榮／攝）

輛老火車頭，在早已「開天窗」的木造屋簷下，蛛網密布、銹痕累累廢棄於此。在車庫外有幾塊架在草地上的突兀建物，那就是當年蒸汽車頭整裝待發的地方。那幾塊凸起的東西，便是洗車用的洗車台。

太平山的鐵路，在停駛了十二年之後，於民國八十年十一月八日，又重新復活行駛。這一段重新開業的鐵道，是以舊有廢棄的林場鐵道加以整修完成，共耗資四千六百萬元改善。復活後的太平山鐵道，一般民衆、觀光客都以昔日它的別號「蹦蹦車」來稱呼，但事實上，如今使用的火車，都是新造的車輛，加上過去危險的木橋又都已改爲ＲＣ鋼筋混凝土造，那危險刺激的蹦蹦車滋味，恐怕已很難再體驗到。但太平山鐵路在停駛後又復活，卻絕對是值得肯定的。

太平山森林鐵道路線表

	路線名稱	起點	終點	里程(公里)	最大坡度	橋樑數	隧道數	線別
太平山線	羅東線	羅東	土場	36.4	2.5%	138	7	營業線
	鳩澤線	土場	鳩澤索道	4.64	3%	63	2	專用線
	蘭台線	中間	蘭台	3.9	2%	62	1	專用線
	白系線	白嶺	白系	2.91	2.5%	16	0	專用線
	茂興線	上平分歧點	茂興線 18.37 K 處	18.37	2.5%	303	0	專用線
	獨立山線	獨立山索道	獨立山線 4.3 K 處	4.3	—	60	0	專用線
	南峯前線	獨立山線分歧點	南峯前線 2.9 K 處	2.9	—	20	0	專用線
大元山線	大元線	古魯	翠峯索道着點	7.86	6.3%	88	0	專用線
	翠峯線	翠峯索道發送點	終點	9.0	2.5%	97	0	專用線
	晴峯線	晴峯索道發送點	終點	5.1	2%	25	0	專用線

註：①全線均爲軌距七六二公厘鐵路，除羅東線羅東至土場 36.4 公里爲平地線，餘均爲山地鐵路。
②太平山線爲運材需要，尚有 1.41 公里三星支線及 1.22 公里茂興支線。

八仙山森林鐵道

台灣三大林場的另外一個，便是中部的八仙山了。同樣爲了運送木材，這裡也一樣有森林鐵道的舖設。不過，只有從豐原到土牛這一段由「台中輕鐵株式會社」所經營的路段有定期的客貨運輸，土牛到久良栖有不定期的客貨運，其他的線路都是運材專用線，並不對外營業。

從土牛到久良栖這一段是於大正十三年（一九二四年）完成，以汽油機車來運材，後來爲了輸送方便，又陸續增建了佳保台線、八仙山線、中平線……等林場鐵道，光復後爲了運材統一起見，於民國三十六年四月將土牛至豐原一段原爲台中輕鐵的豐原線，劃歸八仙山林場管理，連接爲整體一氣呵成的運輸系統。

後來這段鐵路遭到八七水災的重創，柔腸寸斷，民國四十九年又遭雪莉颱風侵襲，更難以修復，於是決定廢棄豐原至久良栖間五十二點一公里的鐵

八仙山森林鐵道路線表

路線名稱	起點	終點	里程(公里)	最大坡度	橋樑數	隧道數	線別
豐原線	豐原	土牛	13.1	1.82%	32	0	營業線
大甲溪線	土牛	久良栖	39.0	3.55%	197	2	不定期營業線
佳保台線	久良栖	佳保台	6.71	4.1%	64	0	專用線
中平線	第二伏地索道起點	第三伏地索道終點	0.53	2.5%	0	0	專用線
馬崙線	十文溪第二索道起點	八仙山區第五十九林班	13.0	2.5%	127	1	專用線
十文溪線	馬崙線 1.4 K 處	八仙山區第四十九林班	3.2	3%	29	0	專用線
馬崙上線	馬崙索道起點	八仙山區第五十九林班	3.68	0	41	0	專用線
十文溪上線	馬崙索道起點	大甲溪區第六十林班	19.04	2%	170	0	專用線
豐原林場線	林場	豐原	0.73	1%	—	—	—

註：除與台鐵相連的「豐原林場線」0.73 公里，爲軌距 1067 公厘外，餘均爲 762 公厘鐵道。


森榮站遺址。1992.2.　(洪致文／攝)


萬森線上的客運列車。1982.3.　(古仁榮／攝)

道，改以公路運輸。但是林場內的鐵道，則繼續使用。

整個林場內的鐵路，皆爲軌距七六二公厘的鐵道，除了豐原線是用十二公斤的鐵軌外，其餘的都是九公斤者。廢除後的豐原線（豐原至土牛）、大甲溪線（土牛至久良栖），於民國五十年春拆除，其餘各山地林場線，也在採伐、造林結束後陸續拆除。

花東地區的林鐵

位於本省東部的木瓜林區，也有幾條森林鐵道存在。像是從田埔分叉出去的六點二八公里太昌線，原爲花蓮糖廠所建，後來林務局因運材需要，遂於民國三十六年出資購買，在民國四十四年時還續築一點五八公里，以便連接新建的佐倉一號索道。

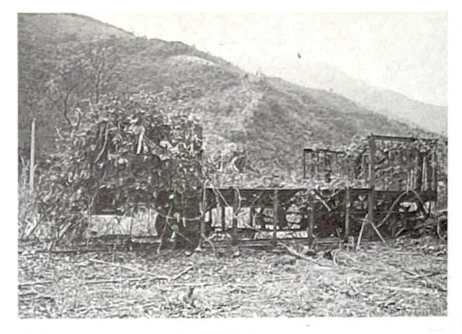
至於爲了嵐山運材而興建的鐵道，則爲太魯閣線，它全長僅十一點二公里，民國四十一年開始興築。

另一條日據時代東台灣木材合資會社所建築的哈崙線，則是如今大家較爲熟悉，在池南森林遊樂區內的鐵路。

這一條哈崙線在光復後由花蓮縣政府經營，至民國四十七年始收歸林務局管轄。嗣爲加強木材的

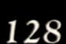


如今已經沒有火車需要「小心」了。森榮　1992.2.
(洪致文／攝)



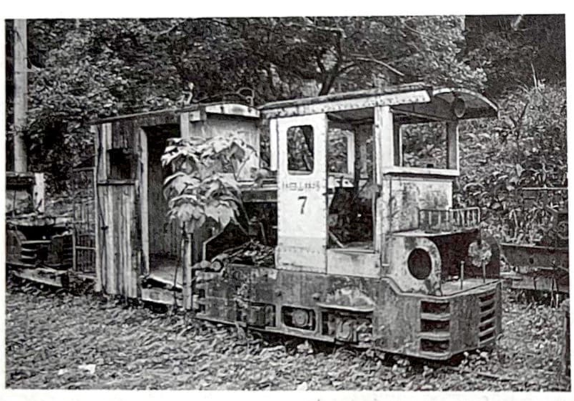
當年載運貨物、行李的平台車。森榮　1992.2.
(洪致文／攝)

溫泉線的運材列車。1982.3.　(古仁榮／攝)





溫泉線的遺跡。
1992.2.
(洪致文/攝)



廢棄在森榮的小火車頭 1992.2. (洪致文/攝)

運輸，又增建了哈崙一、二號及四號索道中間及上部鐵路，以增加運輸的範圍。

整個木瓜林區所轄的森林鐵道，規模均不及三大林場來得大，因此鐵道的標準並不是很好，各線皆沒有專門的工廠或車站、監工所，僅設有工作站來管理鐵道事宜。值得一提的是，林務局爲了發展觀光事業，在池南森林遊樂區內擺了一輛太平山的老車頭，以及阿里山的十六號蒸汽車，還特別整修了一段蹦蹦車道做爲觀光用呢！

同樣位於東部，曾屬於中興紙業公司的林田山林場專用鐵路，也是一條軌距七六二公厘的森林鐵道。這個林場後來由林務局接手，屬於木瓜林區管轄。

木瓜林區森林鐵道路線表

路線名稱	起點	終點	里程(公里)	最大坡度	橋樑數	隧道數
太昌線	田埔	佐倉第一號索道	8.27	2%	3	0
太魯閣線	嵐山新一號索道	木瓜林區第二十三林班	11.2	2%	222	5
哈崙線	池南轉運站	木瓜林區第七十七林班	25.0	2%	425	10

註：全線均爲軌距七六二公厘之鐵道。

林田山林場位於花蓮縣萬榮鄉，其北即爲萬里溪。當時自舊窄軌花東線的萬榮站，有一條鐵道通往森榮，此即爲二點七公里的萬森線。萬森線上有一節木造的客車，由機車頭牽引來回穿梭於森榮與萬榮間載客，因爲它是固定使用於此區間，所以很有趣地只在一側有門，另一邊是無法上下車的。

林田山林場的鐵路，除了萬森線外，尚有溫泉線、大觀線、高嶺線……等鐵道，民國五十年時的記錄，有二輛蒸汽車頭以及五輛汽油車頭。如今林場鐵道雖早已停駛，但隱約仍可見遺跡，森榮附近還有許多伐木盛期所建築、由高級木料所搭蓋的房舍呢！在萬森線與溫泉線的交會點附近，也仍停放了數輛ＤＬ廢棄於此，整片廣大的鐵路站場，爲往昔的繁盛做了最佳的詮釋。

林田山林場專用鐵道

路線名稱	起　點	終　點	里　程（公里）	橋樑數
萬森線	萬　榮	森　榮	2.7	6
溫泉線	森　榮	溫　泉	4.03	40
大觀線	大　觀	清水谷	10.15	76
高嶺線	高　嶺	終　點	7.72	27

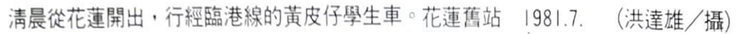
註：全線均爲軌距七六二公厘之鐵道。



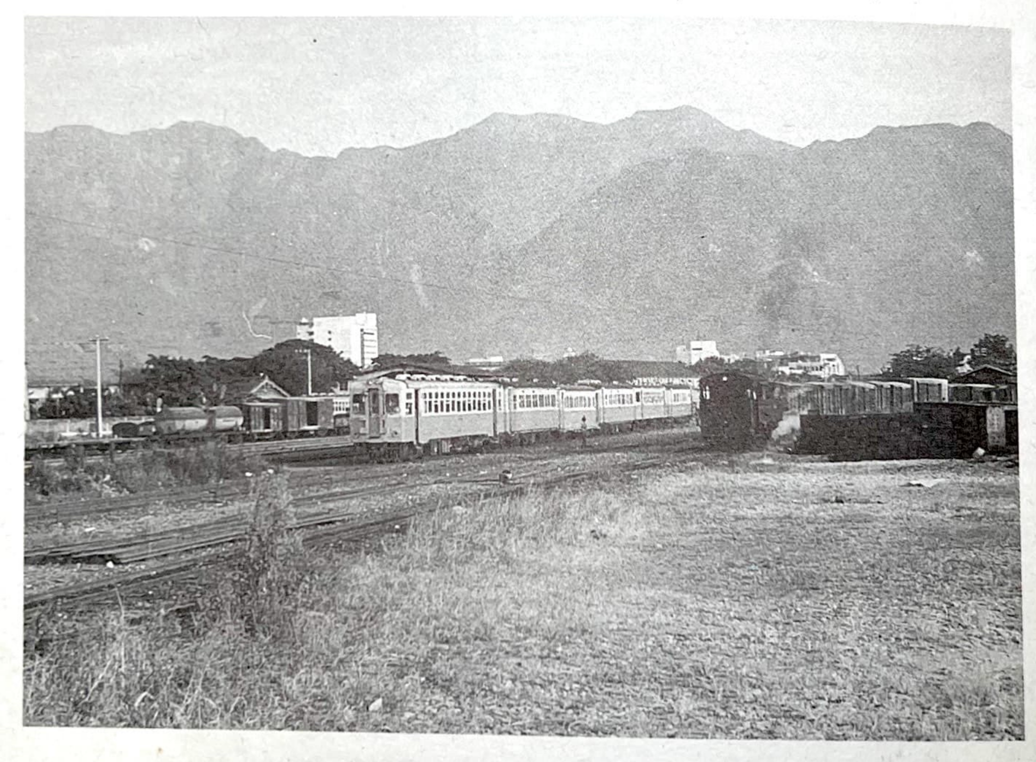
鐵道廢除後禁止通行的告示牌。溫泉線
1992.2.　（洪致文／攝）

後花園的輕便鐵道

台東線



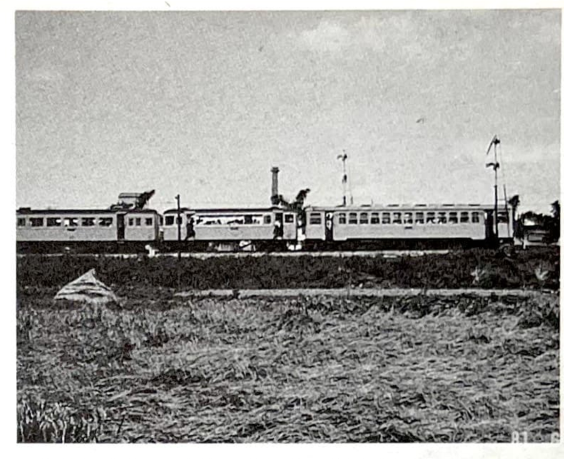
清晨從花蓮開出，行經臨港線的黃皮仔學生車。花蓮舊站　1981.7.　(洪達雄／攝)



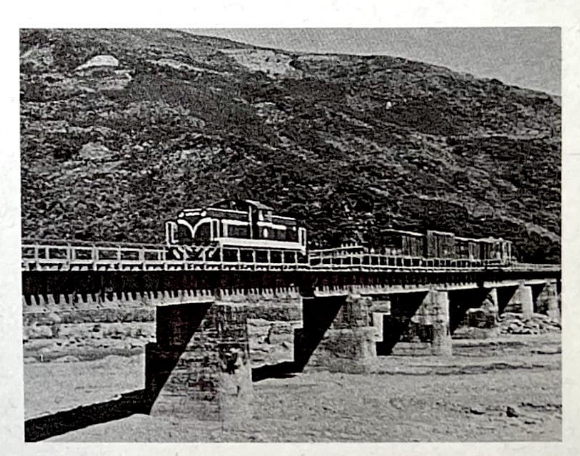
舊台東線的窄軌鐵道，是一條非常可愛的小鐵路，在全世界的衆多火車路線中，很少有地方是拿這種軌距七六二公厘的輕便鐵道，做為長途的幹線敷設用。舊台東線全長從花蓮到台東，一共一百七十點四公里，每天夜晚還開行臥車南下北上各一班呢！當時的台東線，可以說是一個小形的鐵路局，它地處台灣東部，自成一個鐵道世界，既不與北部相連，也無法和南部相接，無形中這也成為它受國際人士喜愛搭乘的原因。

許多在東部成長的小孩子，對於這一條窄軌鐵路，一定有許多非常深刻的印象。也許就因爲它自成一個系統，所以火車總沒有西線的新穎、進步，





行經吉安附近的黃皮仔車。1981.6.　（古仁榮／攝）



台東線的貨物列車。　（台鐵／提供）

而成爲小孩子心中抱怨的對象。但在東線拓寬以後，小火車的古舊風情瞬時消失，當年背著書包和火車賽跑的往事，便只有成爲永遠的記憶。

窄軌台東線於明治四十二年（一九〇九年）從花蓮港開始興築，大正六年時首先完成抵玉里的八十七點一公里鐵路，後又於大正十一年向台東開拓會社收購南段的台東、里壠（今關山）間四十一點九公里，以便連接由鐵道部興建，於大正十五年完工的玉里、里壠段四十一點四公里鐵道。由於台東線築於山谷之間，坡度之陡與山線勝興段不相上下，因此興建時便設有三處非常特殊少見的折返線，以使站場能設於中間的水平處。這三處有折返線的車站，分別是溪口、檳榔及稻葉。由於折返線會使行車造成很大的不方便，因此溪口與檳榔站後來都加設了直通的股道，讓客車能不必折返入站再開車，但貨車因噸數較大，還是要折返後再開。

據前花蓮機務段蕭段長回憶：過去LDK 50型的最後幾輛，因爲性能特佳，跑起來非常輕快，到折返線的下坡時，常剎車不住而衝出去，造成翻車，這也是後來改爲通過線的緣故。

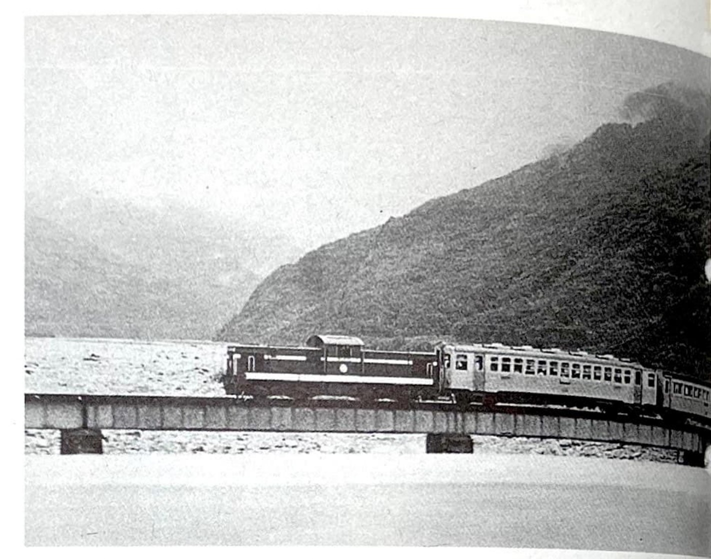
當時的台東線鐵道，除了花蓮到台東這一段本線外，尙包括花蓮到花蓮港的四公里臨港線及台東到台東海岸的一點三公里鐵路。前者建於昭和十年（一九三五年），而後者築於大正十二年（一九二三年），皆爲窄軌時代的支線。

以前從舊花蓮站分出去，有一條向右彎通往南濱的鐵路，而向左彎者即爲往港口的臨港線。花蓮臨港鐵道因爲行經幾個市區的學校，所以一直到東拓前都有開行客運列車。這些專門搭載上下學學生的火車，被當地人趣稱爲「學生仔車」。它皆由一輛柴油客車，拖了一「串」破破爛爛的木造車廂，緩



緩前行。從花蓮開出後，經新村、美崙抵花蓮港站，全程只要十分鐘。因為週日及例假日學生不上學，這些「學生仔車」便也自動停駛呢！

　　在日據時代，因為尚未有北迴鐵路，因此花、東地區對外的船舶客運便非常重要。從台北要到東部去，最快的途徑即是搭台北開的宜蘭線火車到蘇澳，轉搭行駛蘇花間七百零七噸的別府丸抵花蓮，再乘台東線的火車繼續南下。這種特殊的多重運輸



柴油客車故障，改以LDH200型柴液車頭牽引。
溪口附近　1982.2.　（古仁榮／攝）

台東線里程表

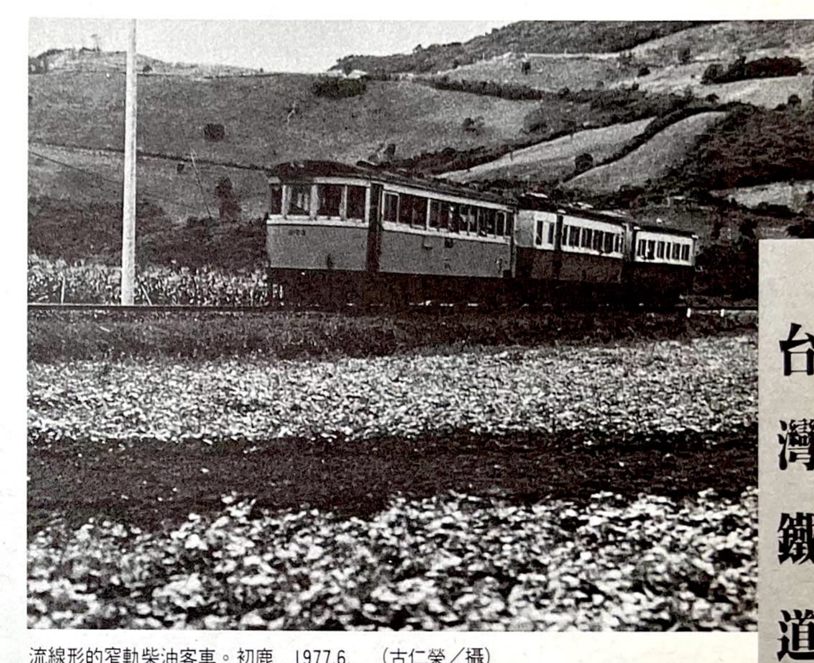
站名	花蓮港	美崙	新村	花蓮	田浦	吉安	南華	志學	平和	壽豐
累計公里	0.0	1.3	1.9	4.0	6.3	7.3	12.1	16.3	19.2	21.0
站名	豐田	溪口	林榮	南平	鳳林	萬榮	光復	大興	大富	富源
累計公里	23.7	27.8	31.6	34.1	38.3	43.3	49.7	54.0	57.5	60.5
站名	瑞北	瑞穗	舞鶴	三民	大禹	泰昌	玉里	樂合	安通	東里
累計公里	66.3	69.8	73.9	79.6	85.4	89.5	91.1	94.3	96.7	100.8
站名	萬寧	東竹	富北	富里	富南	三台	池上	海端	德高	關山
累計公里	103.4	106.8	110.7	113.1	115.6	117.9	120.0	126.1	129.4	132.5
站名	月美	瑞和	瑞源	鹿野	中興	嘉豐	初鹿	東成	檳榔	馬蘭
累計公里	136.4	140.4	143.3	149.0	152.2	153.7	159.2	163.1	165.7	171.9
站名	台東	台東海岸								
累計公里	174.4	175.7								

管道，車船間時刻的相互配合十分重要，幸好當時火車的排點，對於這些接續列車的掌握做得非常完美，幾乎是船到就有車開，所以無形中節省了乘客許多時間。

前面有提到，台東線鐵路的軌距爲七六二公厘的窄軌輕便鐵道，而且南北皆不與其他路線相接，所以車輛幾乎無法和外界交流。但事實上，因爲台東線的軌距與阿里山森林鐵路相同，所以還是有過兩次小小的交流發生。

在一九一〇年時，阿里山鐵路剛開始營業，台東線的LCK22號蒸汽火車，曾被運到西部，行駛嘉義、竹崎間的平地段，而在一九一二年才歸還。至於另一次的交流，則是在東線拓寬後，原有的窄軌油罐車，被送到阿里山線使用，不過後來廢棄在北門機廠附近，徒留車身「花廠」（花蓮機廠）的標記讓人爲它認祖歸宗。

早年台東線的車速之慢，從花蓮到台東，客運要七、八小時，而貨運更長達十餘小時。後來動力柴油化後，引進柴油客車來行駛，最快的光華號，已進步到三小時許即可跑一趟。而如今拓寬爲一〇六七公厘軌距後，自強號更只要約二個半小時即可跑完，時間的節省可以說是東拓後最大的貢獻，只是早年可愛的東線小火車，也就無情地自然在時代的進步下遭到淘汰了。



流線形的窄軌柴油客車。初鹿　1977.6.　（古仁榮／攝）



關山站內調車中的LDK57號。1977.10.　（古仁榮／攝）

採煤小鐵路

礦業鐵道

新平溪礦的「獨眼小僧」電氣機關車。1991.5.　（洪致文／攝）



早年台灣豐富的煤藏，在開採之後，便是以小台車道來運輸。這些小鐵軌自日據時代起，便歸類於「鐵道」的一部份，雖然它多沒有對外營業（大概沒有人會要坐小台車到礦坑裡去吧？），但輕便鐵道的迷人風情，仍是火車迷熱愛的對象。

台灣的運煤鐵道，一般軌距皆爲四九六公厘，但若經過實測，則多在五十公分上下。因爲其有「輕便」的特性，所以對於軌距的要求就不是很嚴格。但值得一提的是：基隆煤礦的鐵道，軌距爲六一〇公厘，爲較少見的一種。

台灣的煤藏量在早年是相當豐富，所以有礦坑的地方實在很多。大部分的運煤鐵道，皆是以內燃機車或蓄電池車來牽引小台車行駛，使用電氣的新平溪礦、石底煤礦和用蒸汽車頭的基隆煤礦，反而

成爲較特殊的對象。

新平溪礦位於平溪鄉的新寮村，所在地即爲台鐵平溪線鐵路十分站附近的山上。

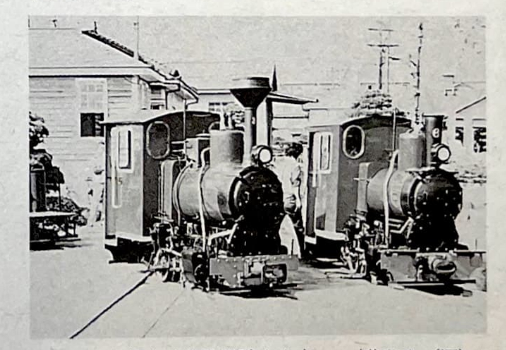
這條電氣輕便鐵道共有兩個站場，一個在礦坑口附近，而另一個則在山崖邊。興築這條運輸線的主因，乃是要把煤礦從礦坑區運送到山崖邊，再將煤運到山下的平溪線運煤車上。據礦場的人員表示，原本曾使用柴油機關車（DL），但是DL的牽引力仍無法負荷該礦的需求，於是只好以全線電化並以電氣機關車來牽引。這整個電化區間的構造，皆呈現十分古老、斑剝的景象，頗令人發思古之幽情。除了站場附近的辦公室及各種房舍皆有古意外，架線的不是水泥柱，而是一根根的樹幹，頗像早年路旁的電線桿，而雙線的門形架空線更是小巧可愛。但要小心的一點是，只要伸手就可觸摸到的電車線是很危險的，千萬不能伸手去碰。此外，整個電氣輕便鐵道的主角——電氣機關車，則是一種L形的機關車。每一輛上面皆有編號，最大的號碼是六號，因此推測最多有六輛，但實際上卻只看到五輛。這種電氣機關車是由日本的日立製作所所製造，要駕駛時人要蹲坐其間，而由鐵皮包住的車內從小圓孔往外看來駕駛。因此日本人在台灣看到如此珍貴的機關車，不得不發出驚訝的讚嘆，並且在日本的鐵道雜誌上以「不可思議的獨眼小僧」，來形容這小巧



平溪線菁桐車站附近的石底煤礦，也是用電氣化的輕便鐵道來運煤。 1984.7. （古仁榮／攝）



如今早已停駛的石底煤礦輕便鐵道。 1984.7. （古仁榮／攝）



在日本動態保存的基隆煤礦小火車。 （黃葆生／攝）

位於五堵附近的基隆煤礦，用的是軌距六一〇公厘的蒸汽火車。　（洪祖仁／攝）

可愛的電氣機關車。它的集電弓行進時會發出閃亮的火花，十分耀眼，而升降的方式更為有趣，只要把綁在集電弓上穿過屋頂的繩子往下拉，再像拉百葉窗一樣將它綁在駕駛座旁的鈎子即可。一切都十分簡陋，眞是名副其實的「輕便鐵道」。而駕駛機關車的人員表示：因為集電弓和電線的接觸不是十分理想，因此接觸到時便以電力運轉，而沒有接觸到時就只好用滑行的。這種運行方式，對看慣了自強號最高時速一百三十公里的人們來說，實在是很難想像的事。但是你千萬不要因它的簡陋而小看它，它全線共有二處平交道，其中一個還有全省獨一無二的交通標誌，上面書寫「無柵門電車平交道」，還畫了一輛電氣機關車在上面，這比起幹線上的平交道標誌，要像多了！

除了新平溪礦使用電氣車頭外，同樣位於台鐵平溪線附近，終點菁桐站上方的石底煤礦，也曾經用過這類車頭。它們的外貌，長得還幾乎一模一樣呢！

從菁桐站的站前街往台鐵平溪線終點處走，不久便會發現山谷間有幾座橋墩的遺跡，那便是石底電氣輕便鐵道的路線。這座橋是以吊橋的方式搭建，電氣火車過吊橋，大概只有台灣才看得到吧！

另一條使用蒸汽車頭的基隆煤礦公司專用鐵道，是位於高速公路的五堵附近。近年來早已因礦

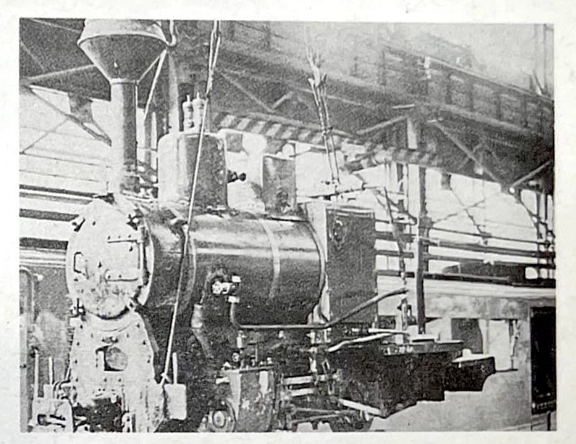
場關閉，而消失不見。它的運煤專用路線長達六公里多，綿延在山區中運輸煤礦，十分壯觀。

使用於這條鐵道的火車頭非常珍貴，分三點五噸與五噸兩種。民國四十九年時的記錄，前者有四輛，而後者有三輛。在世界的火車歷史上，如果不算遊樂區內那種供人遊玩乘坐的模型式蒸汽火車，那麼它便是世界上最小的實用性蒸汽火車了。

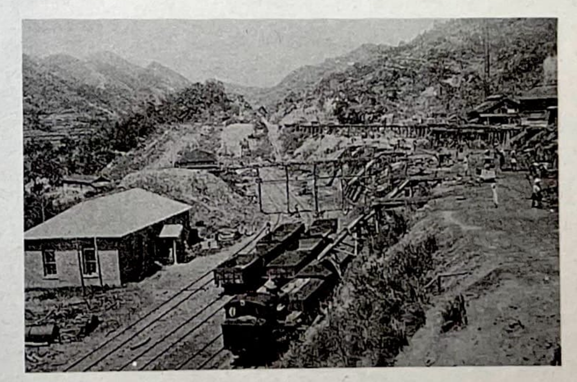
它們是西元一九三〇年時誕生於大阪的楠木製作所，每一輛有二個四十公分大的動輪，最高速度每小時二十公里，專門用來牽引搭載當地煤礦的台車。

民國六十一年時，日本的一個「小形機關車研究會」，曾向台灣購買了這種火車加以保存。送到日本的二輛小火車，經過國鐵小倉工場的全盤檢修後，在糸魚川市內一條適合它那特殊軌距（六一〇公厘）的專用線上，展開令人稱羨的第二春。

台灣其他大多數的運煤鐵道、火車頭，並沒有像基隆煤礦小火車一樣那麼幸運。礦場關閉後，不是任其荒廢，就是當廢鐵拍賣，有時連路線的遺跡，都早已湮沒在荒草中了呢！



在日本小倉工場復元中的基隆煤礦火車。

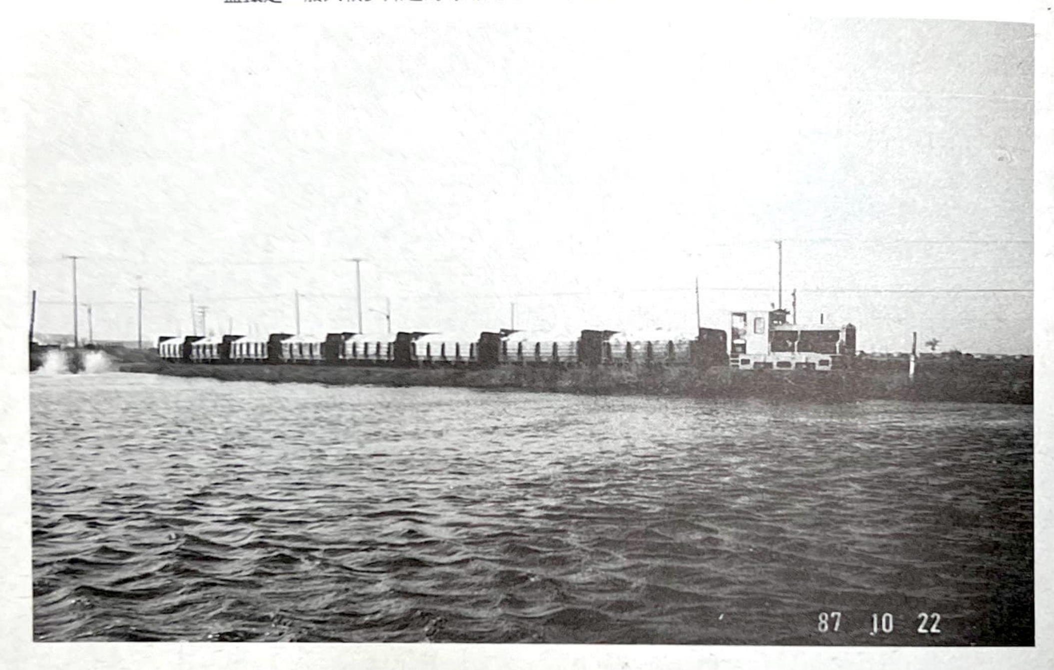


日據時代平溪線菁桐站與其上方的石底煤礦。
(取自「日本地理大系台灣篇」)

有甜就有鹹

鹽業鐵道

鹽鐵是一般人較少知道的專用鐵道。布袋鹽田　1987.10.（古仁榮／攝）



台灣的糖業鐵道，最盛之時曾高達台鐵路線的三倍之長，其「甜蜜」的滋味，大概也是它久久不能讓人忘記的原因。咱們寶島有了這可愛的「甜味」鐵道，怎麼能少了「鹹鹹」的小鐵路呢？有糖鐵，當然也就少不了「鹽鐵」了。

早年台鹽的六個鹽場之中，布袋、七股、台南、烏樹林等四個鹽場，均舖有運鹽鐵道作爲運輸之用。除了烏樹林場鐵道均設在場內，必須以公路向外運輸外，其餘的三個場，都與台糖鐵路有相接，可以先「吃鹹的，再嚐甜的」般，從鹽鐵經糖鐵再轉省鐵向外傳送。

布袋鹽場線全長十四點六公里，與台糖布袋站

相接；七股鹽場線最長，有二十九點五公里，與台糖七股農場線相連。至於台南鹽場，僅有二點一公里，和台糖鐵道永康站聯運。

和糖鐵一樣，在日據時代各鹽場鐵道，都是自成一系統，互不連貫。因爲當時，場鹽皆以海運爲主，鐵道相較之下較爲不重要，因此被經營者所忽略。光復時這些鐵道多已破壞嚴重，民國四十一年及四十四年（一九五二年及一九五五年），先後申請美援資助及台鹽自行籌款，終於把鹽鐵的路網建立了起來，在火熱的烈陽下，運鹽小火車又重新載著一堆堆的鹽行駛於西南沿海。

台鹽的火車與糖鐵的其實很像，因爲它們軌距相同而且彼此又相接，火車的「交流」非常頻繁，難免有所謂的「夫妻臉」——愈長愈像。不過在火車塗裝方面，台鹽和糖鐵仍有不同。

一位糖鐵員工以「親兄弟」的心情表示：鹽場的火車每天受海風吹打，生銹的情況非常嚴重，火車跑不了多久，就要「酥」掉了呢！我們的研究人員，特地設計了一種先在車上舖柏油，再經特殊處理的方法，改善了鹽鐵火車壽命不長的問題，糖鐵、鹽鐵，本來就是一家人嘛！

當您懷念那糖鐵的甜蜜五分仔車時，可別忘了咱們這個鐵道王國——台灣，還有鹹鹹的運鹽鐵道喔！

塩鐵路線分佈表（1960年調查）

塩　場	路線起點	路線終點	里程(km)	橋樑數	聯運站
布　袋	各區塩灘	台糖鐵道布袋站	14.6	30	糖鐵布袋站
七　股	各區塩灘	七股台糖農場線	29.5	22	糖鐵佳里站
烏樹林	各區塩灘	大湖坪	6.3	6	糖鐵永康站
台　南	安順塩坑	台碱公司安順側線	2.2	2	—



台南縣七股鹽田的KATO製DL。1987.1.　（古仁榮／攝）

也算鐵道

輕便軌道



竹東的這幢木造房舍曾是個輕便車站。1991.10.（洪致文／攝）

如果把「鐵道」定義爲兩根軌條上有車子行走的專用線路的話，早年的台灣倒眞的是一個處處有鐵道的地方！

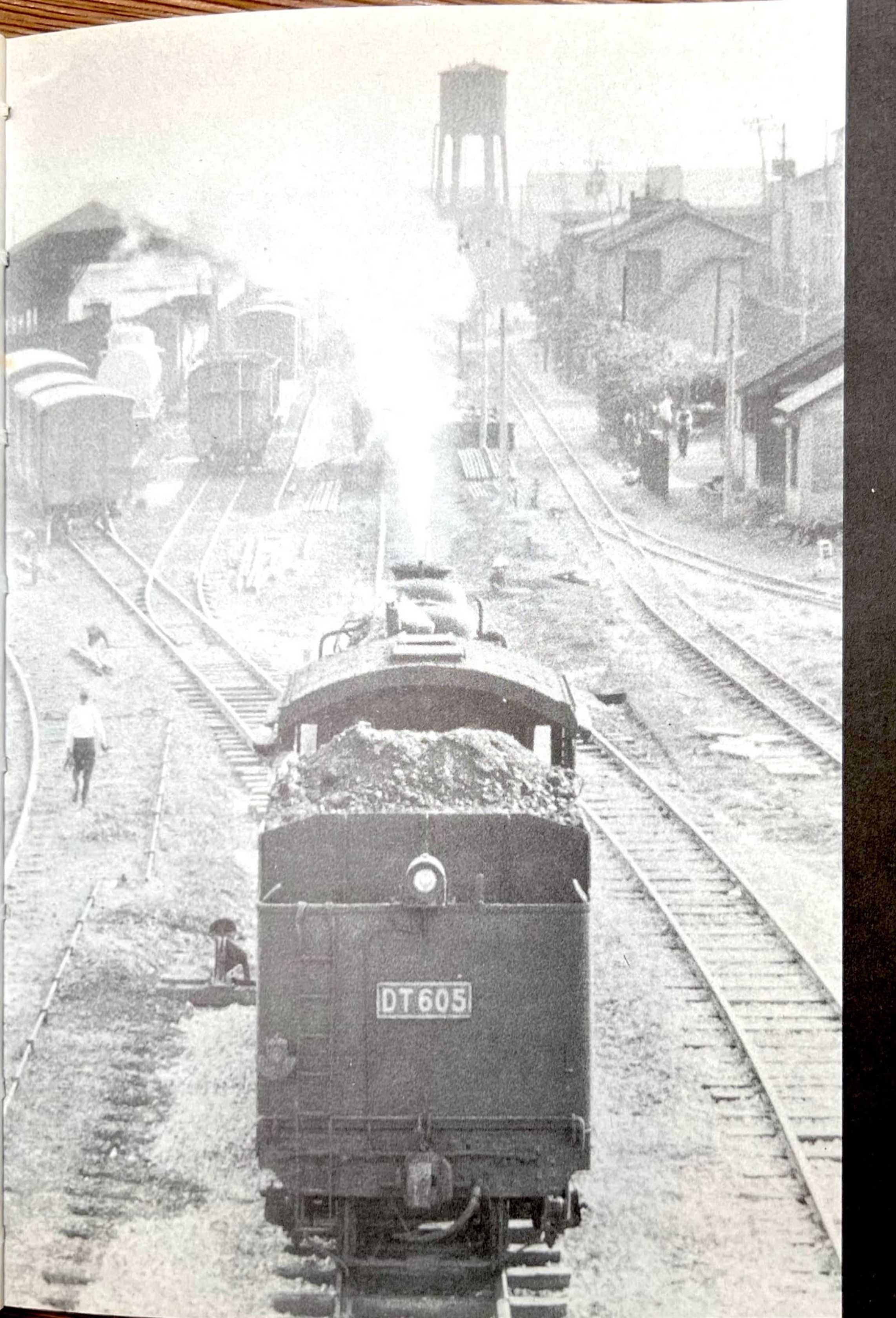
過去台灣因爲交通並不發達，可載貨又可載人的公路或大鐵路，並沒有像今天這樣四處都有，因此當時的人便想出了一種「輕便軌道」的手押台車交通工具，做爲城鎭與小鄉村間聯絡的管道。這種非常簡易，像今天礦場小軌道似的東西，其實是相當簡陋。一般它的小台車只有二個輪軸，台子上面放了幾張固定式的座椅，除了少數非常熱門的線有小車頭來拉外，大多是以人力來推動。台車車伕在客人坐定後，便會像划船一樣用桿子反撐地面，使台車向前行走，在上坡時總讓人推得氣喘呼呼，但下坡時又像坐雲霄飛車，恐怖萬分。

這些輕便軌道，可以說是台灣最稀罕的交通工具，所以過去外國觀光客來台灣，都會特地去坐一趟，因爲這種東西外國沒有哪！

在日據時代大正五年（一九一六年），鐵道部的統計資料裡，全台灣便有五十二家會社或業主在經營輕便軌道，其線路共有一百零七條，總長約一千零三十多公里，足足可以從基隆排到高雄二次還多！其中幾家規模較大的像桃園輕鐵、台北輕鐵、台南輕鐵……，都有四到五條的路線在跑。全部的一百多條線路，一年共搭載了四百二十多萬人次呢！

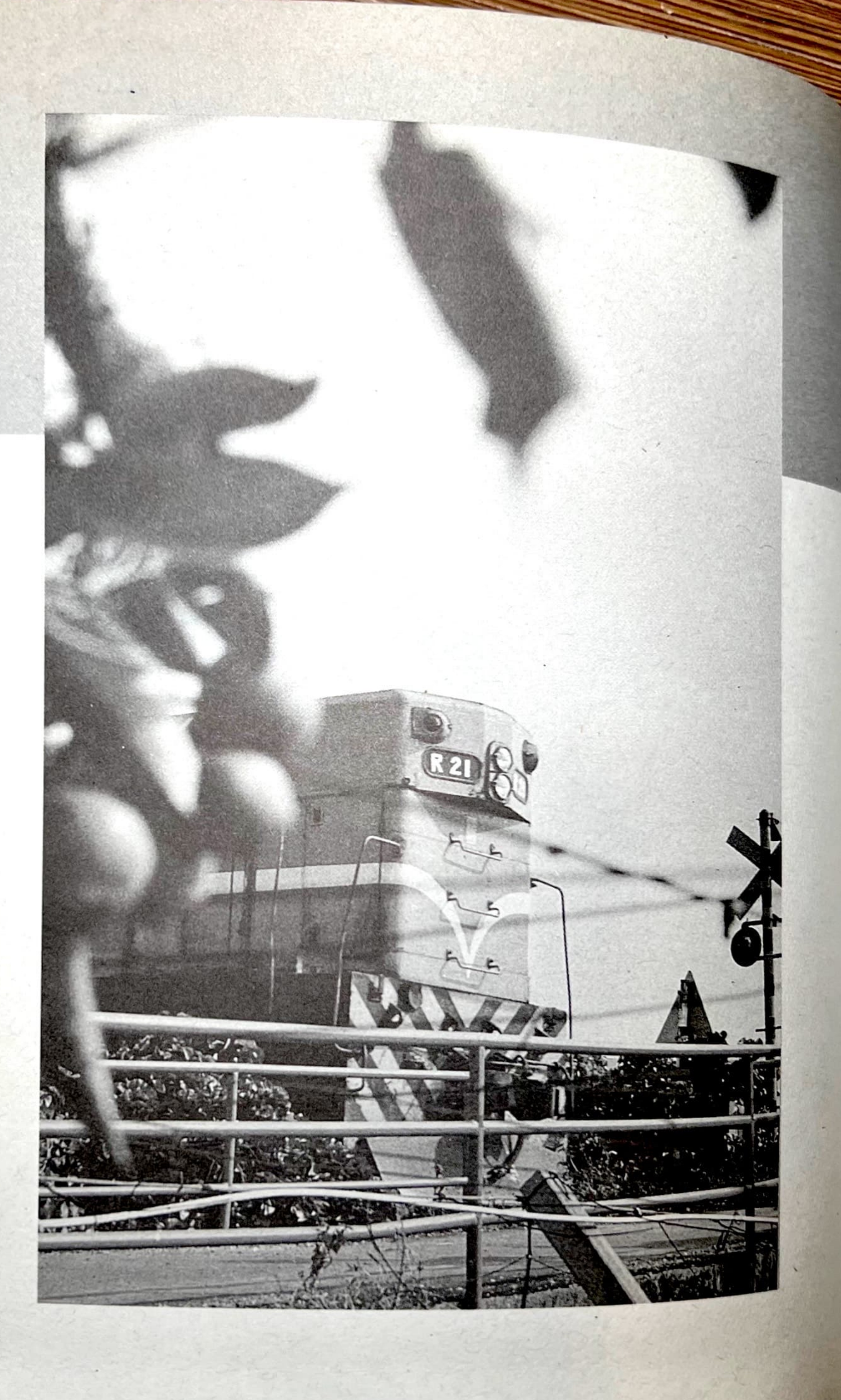
即使是在首善之區的台北，早年也有許多的輕便軌道做爲民衆一般交通運輸之用。其中一些客貨運鼎盛的線路，還有複線的設置。現今中國時報大理街社址附近，便曾是由台灣製糖株式會社所經營的輕便軌道車站站址，只是經過這麼多年的物換星移，本世紀初的這些軌道那還有什麼遺跡可尋呢？

如今全省的這些輕便軌道，早在光復後因各地公路越來越發達，而多已消失得無影無蹤，僅存的台車線，大概也就只有烏來一處。但在竹東鎭的東寧路上，則尙有一棟早年輕便軌道車站的木造房舍留了下來，端看外表、以及「站外」車水馬龍呼嘯而過的汽車，恐怕您已很難想像它當年「門庭若市」的盛況了！



【卷二】台灣的火車

第一章 台鐵的火車頭

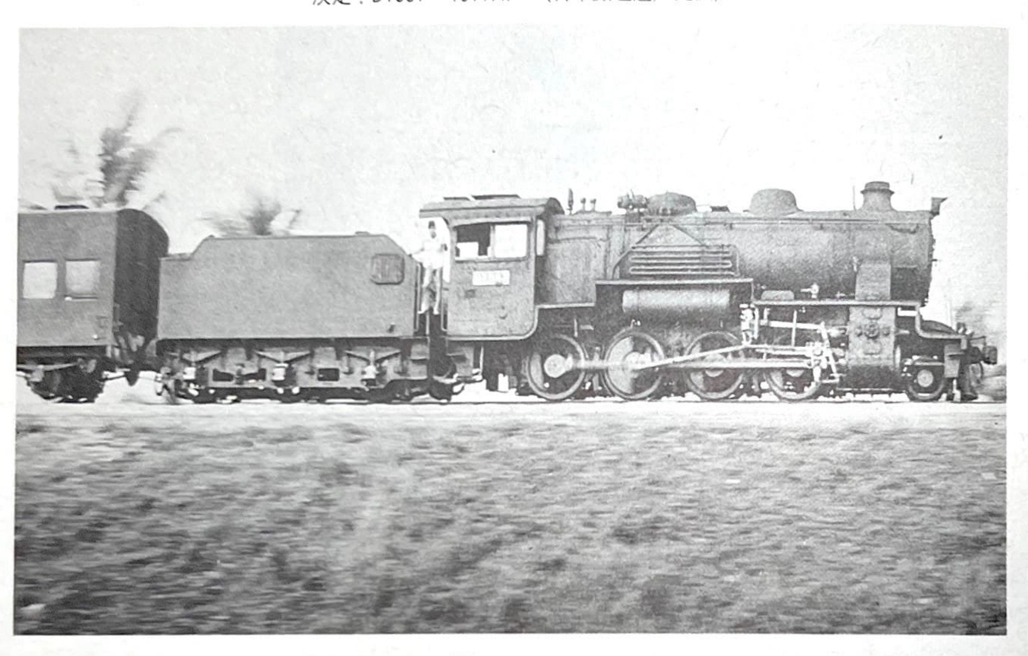




蒸汽火車

黑頭仔

疾走！DT587。1977.4.　(日本鐵道迷／提供)



騰雲號的身世之謎

台北新公園內，有兩處與「騰雲駕霧」扯得上邊的歷史古物，一是列名爲三級古蹟，爲表彰淸代艋舺商人洪騰雲捐資興建考棚，而立的「急公好義石坊」；另一個與「騰雲」有關的，便是博物館前存放的台灣鐵路第一號火車頭──騰雲號。

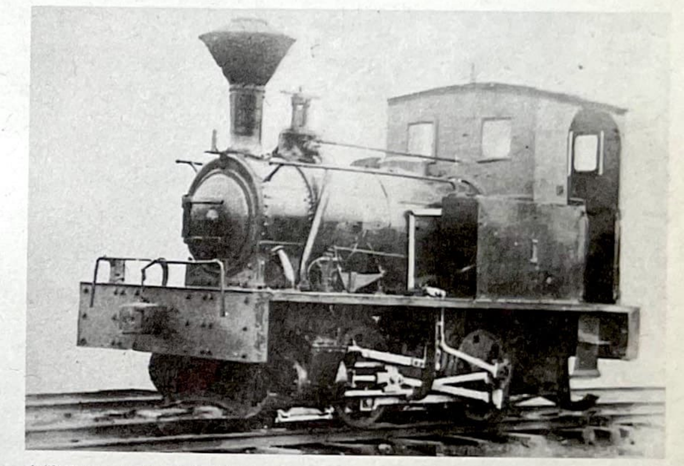
騰雲號這輛老火車，在近幾年來，其身世之謎時常成爲衆火車迷討論的對象，有關其出生年代、與大陸淞滬鐵路之間的穿鑿附會關係，往往以訛傳訛越變越離奇，連新公園火車頭陳列室的解說牌，都一度以「原行駛於上海吳淞口，於一八八八年由大陸運送抵台」的尙待查證文字加以說明。事實上，台灣的第一條鐵路與中國第一條鐵路──淞滬鐵路雖有些淵源，不過台灣的第一號火車頭「騰雲號」，卻絕對是劉銘傳新自德國所購入，與淞滬鐵路毫無

任何關係的一輛火車頭。

話說中國的第一條鐵路「淞滬鐵路」，實際上是英商怡和洋行在中國土地上所建的鐵道。它於光緒二年（一八七六年）年初未完工就開始「試行通車」，同年年中全線完成，約有十六、七公里。無奈通車沒多久，火車竟輾死清兵一名，使當時民智未開，早已反對鐵道興建的民衆，反彈聲浪更加高漲。後來這一條鐵路的下場，竟是由清廷購回，自行拆除了事，一場鐵路鬧劇就此落幕。

雖然淞滬鐵路停駛、拆除後早已消失了，但另一場戲卻接著上演。撤去後的淞滬鐵軌，移運台灣，打算做爲興建台灣鐵路之用。這一段歷史淵源，經後人查證，可能屬實，不過劉銘傳建鐵路有沒有把這些鐵軌用上，或用了多少，就值得存疑了。

最明顯的原因是軌距不同。淞滬鐵路雖名爲中國第一條鐵路，但卻是軌距二呎六吋（七六二公厘）的輕便鐵道，台灣鐵路的軌距爲三呎六吋（一〇六七公厘），和淞滬鐵路先天上就不盡相同。以現代的鐵路工程觀點來看，以窄軌輕便鐵道的軌條拿來舖一〇六七公厘的鐵路，實在是很大的冒險。台鐵在東線拓寬時，便是遇到了七六二公厘軌距鐵路要拓寬爲一〇六七公厘者，在施工的過渡期間，鐵路局也絕對不敢拿窄軌鐵路往「外」移個三十公分就算了事，他們還大費周章地在同一條鐵路上釘了四條


台灣鐵路一號機「騰雲號」。

軌道，中間讓窄軌使用，外側才爲拓寬後行駛。

不過這些現代的鐵路觀點，適不適用當時劉銘傳時代的「興建標準」，就不得而知了。但是據說清朝時的台灣鐵路，「跌馬」是常事，三天兩頭就脫軌一番，這樣的行駛記錄，若是用了淞滬鐵路的輕便鐵道軌條，反而成了可信之事。因爲淞滬鐵路全長僅十六公里餘，清代台北、基隆段鐵路便達二十八點六公里，即使淞滬鐵路的軌條全用上，也有大約一半的鐵軌是必需新購。

也許就因爲軌道是部份沿用，騰雲、御風這兩輛老車頭也就被「想像」爲同樣由上海運抵台灣，許多史書上便也如此記載。事實上，若以鐵道史的研究觀點來分析，騰雲號、御風號絕對和淞滬鐵路毫無關係。

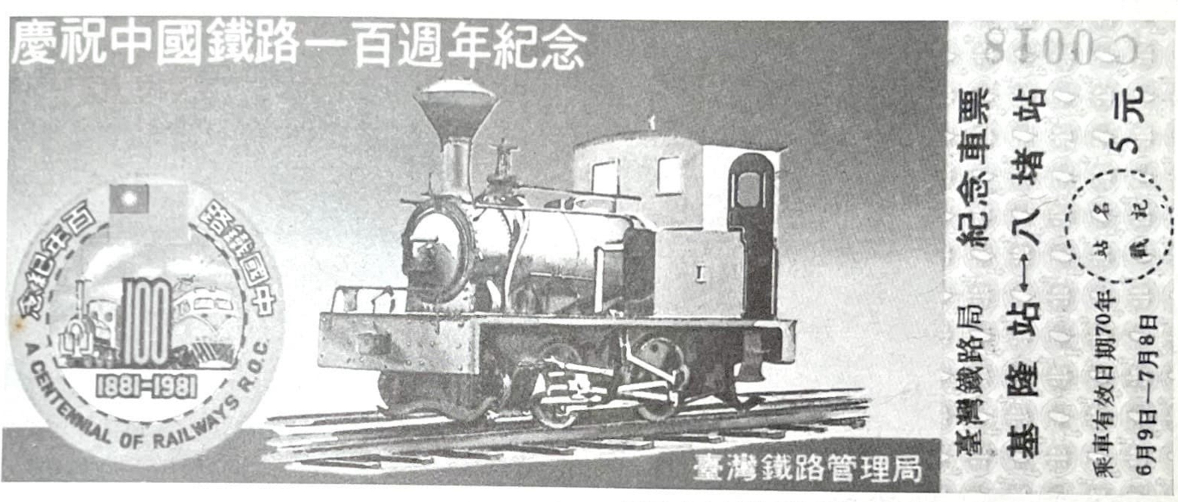
其理由實在是太多了，像車身上的原廠製造銘板，刻著德國 HOHENZOLLERN廠於一八八七年生產，編號 445 的字樣。於光緒三年（一八七七年）就被清廷拆除的淞滬鐵路，大概是沒什麼「超能力」去使用十年後才出廠的火車頭，除非它像「回到未來」裡那輛可超越時空的火車，才有回到過去行駛的能耐。

後來有人懷疑其一八八七年出廠時間的正確性，覺得製造銘板可能經過變造，由一八七七年被改爲一八八七年。但稍有研究過鐵道史的火車迷便知道，在台灣的鐵道史上，只有光復後的台灣鐵路局，才會把火車頭上的原廠製造板拆去（而且只拆外國製造的，自己生產的絕不會拆），日據時代是非常重視這種有「火車出生證明」的板子，斷不可能去僞造。

況且，窄軌七六二公厘軌距用的蒸汽火車，再厲害的人也很難把它拿到一〇六七公厘的鐵路上使用。蒸汽火車的結構設計，使它改軌距再行駛的可能性微乎其微，如果爲了「廢物利用」，倒不如重新做一輛來得方便。

騰雲號於廢車後，被列爲「鐵道紀念物」，陳列於新公園內博物館前的陳列室裡，一直保存至今。早期這間陳列室，並沒有管制出入，竟然還有人在此「居住」，弄得火車亂七八糟。又因當年物資缺乏，鐵價非常昂貴，不肖民衆「挖」了一塊零件，便可賣個好價錢，使騰雲號一度千瘡百孔，落魄不已。

台灣鐵路百週年時，台鐵爲了展覽，只得花了一筆不算少的錢，把騰雲號及其旁邊的九號火車重新「焊」了起來，並裝扮得「金光閃閃」讓騰雲號「亮麗」了不少。那時台鐵派人在陳列室裡，把許多零件一一裝上，像早已被挖走一半的連結器，也恢復了舊觀。不過當時的整修，僅是像做模型一樣地把殼子弄好，據修老火車的師傅觀察，其手刹車未裝上，滑動裝置也不合邏輯，現在的狀態，根本



百週年紀念車票中的騰雲號。



百週年紀念車票中的九號蒸汽車。

是輛無法「動」的火車。也許有一天，我們的文化保存觀念進步到把騰雲號修理好，重新在鐵道上「復活」奔馳，那才是對騰雲號最好的保存方式。

老火車名字可眞帥！

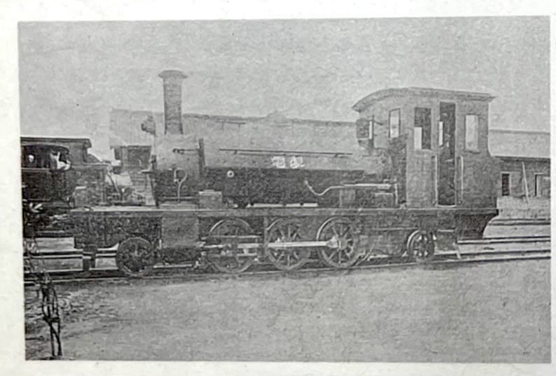
台灣火車有眞正列車名，是始於民國四十年的成功號與銘傳號，但是針對肩負牽引重任的蒸汽火車頭，替他取個既響亮又別緻的名字，則是早在台灣鐵路創建初期就有。那時的火車頭名稱，不只貼切，還保證讓您看後「振奮不已」，彷彿要飛上了天呢！

在日本尙未據台前，台灣鐵路共有八輛蒸汽火車頭，分屬兩種不同型式，並且依照各型式第一輛的號碼，分爲「一號型」與「三號型」。這兩種台灣最早的火車頭，便成爲早年台灣鐵路的主角。

一號型共有二輛，分別是一號的「騰雲號」與二號的「御風號」。他們的名字取得十分有趣，好似坐火車就像騰雲駕霧，御風而行一般地快速。這型的火車頭是由德國的HOHENZOLLERN廠所製造，於西元一八八七年出廠，是台灣衆多的火車頭中最有名的一種型式。

其中第一輛的騰雲號，用到日據時期的大正十三年（西元一九二四年）廢車，但卻被指定爲「鐵

三號型蒸汽車爲馬鞍形設計。



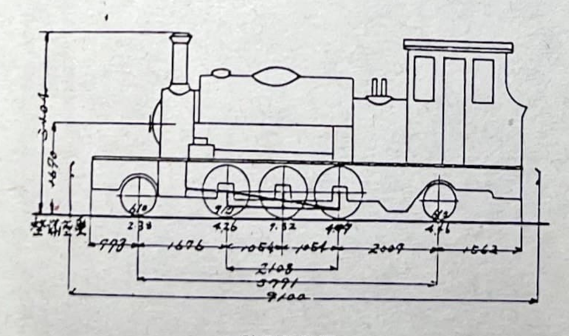
掣電號機關車。

3、4、5號不詳。

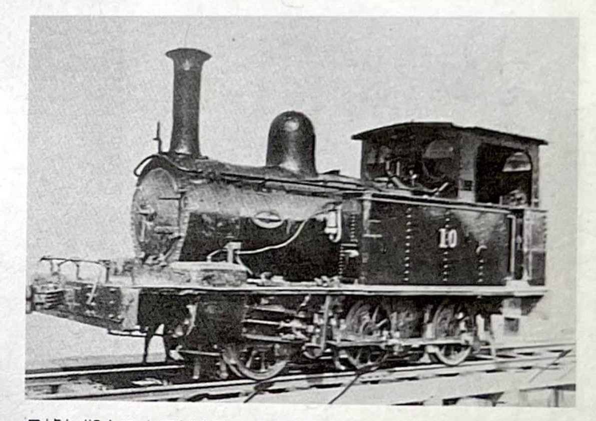
道紀念物」，保存在台北新公園內迄今。只是現今將他放在陰暗潮濕的屋子中，又以密佈的柵欄將其包圍起來，所以保存方式備受爭議。

至於另一種的三號型，雖然數量頗多，共有六輛，幾乎可說是當時的主力機種，但因爲並非「第一號」，也沒有一輛被保存下來，所以屢受冷落。事實上，三號型要比一號型更讓人懷念呢！

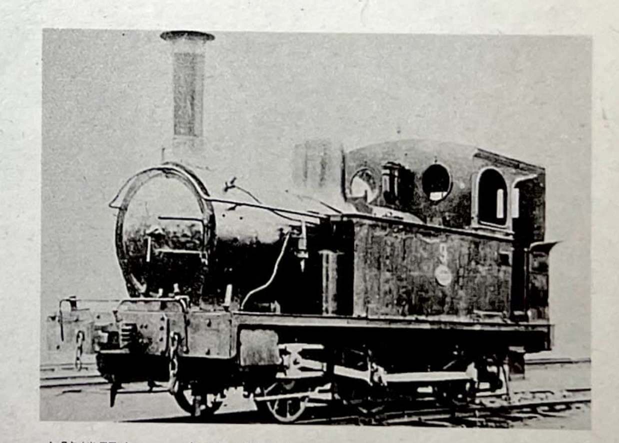
三號型是由英國的HAWTHORN LESLIE廠所製造，於一八八九年及一八九三年分兩批購入。它的外型十分特殊，水槽放置在駕駛座與煙囪間，形成半圓型的結構，是台灣唯一的「馬鞍型」火車頭。六號取名「掣電」、七號「超塵」、八號「攝景」，名字同樣地耐人尋味。



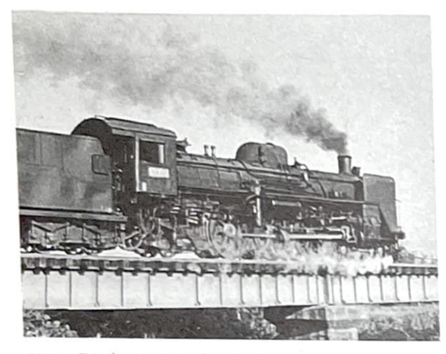
三號型設計圖



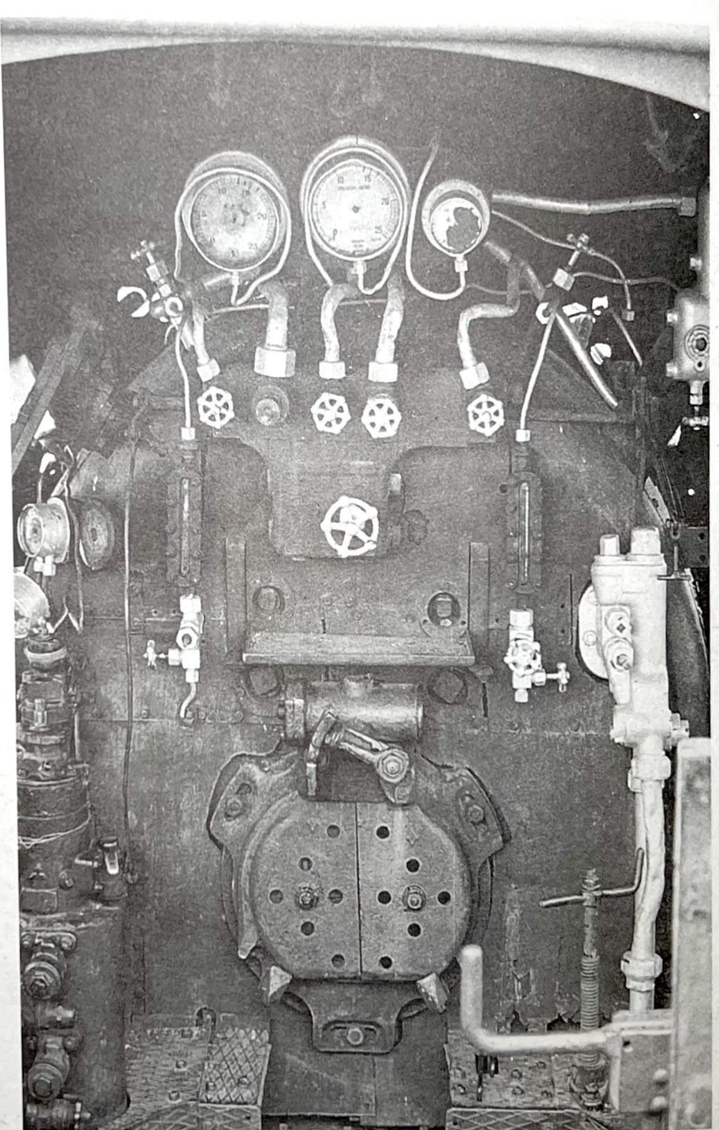
日據初期由日本運抵台灣的九號機關車。

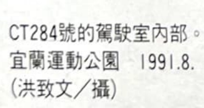


十號機關車。　(台鐵／提供)



CT270型（日本C57型）的CT276號。
羅東～冬山　1980.5.　（古仁榮／攝）





CT284號的駕駛室內部。
宜蘭運動公園　1991.8.
（洪致文／攝）

但是另外的三、四、五號三輛，卻未取任何名稱，非常奇怪。它們並未因沒有名字而顯得平凡，反而因爲在他們煙囪下方掛有一對「眼睛」，而讓人覺得與衆不同。

爲什麼要在煙囪下掛眼睛呢？眞正的原因已不可考。但若假想一輛掛有眼睛的火車頭，牽引整列長龍般的車廂，吞雲吐霧地在大地上前行，這幅畫面，不正像中國傳說中「龍」的復活嗎？（註：其「眼睛」有可能是英國原廠的製造銘板。）

過去火車頭的名稱，充滿了我們祖先的智慧，與今天的「自強號」、「莒光號」、「復興號」……種種列車名來比較，更能顯示出古今的不同。

也許什麼樣的時代，就會產生什麼樣的列車名或火車頭名吧。在劉銘傳時期，火車乃是當時的先進產物，人們便不自覺地將所有騰雲駕霧的想像，寄託在它們的身上，而今天，虧損累累的台灣鐵路，早已成爲一個夕陽事業，當然得不時提醒自己：要「自強」、要「復興」了！

台灣「黑頭仔」發展史

台鐵曾經擁有的蒸汽火車頭，保守估計也在二百七十輛上下，有些長命的黑頭仔，像是劉銘傳時的攝景八號，日據時賣給了虎尾糖廠，一直使用到光復初期，幾乎可以說是活骨董。但有些性能不佳的火車，用個幾年就報廢停用，成爲悠悠鐵道史中的過客。

台灣鐵路的一號至八號，前面已詳述不再重複。九號機車則是日據初年，由日本運來台灣行駛的英國製火車頭。它是日本新橋、橫濱間鐵道開通時購入的火車，還曾經牽引過御召列車（皇室專用火車）。大正十四年（一九二五年）報廢，送進新公園的博物館前，與騰雲一號一同展示。

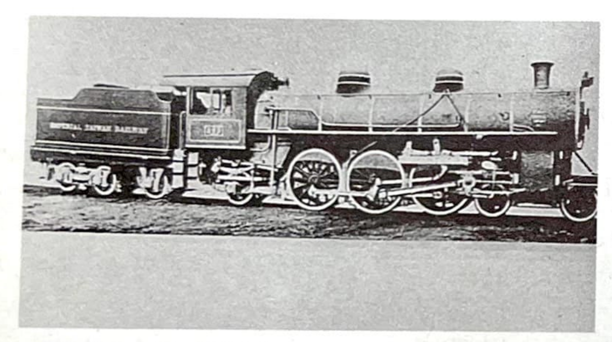
十號型（又稱C31型）的十號及十一號，是以前東京市水道局所有，是爲了牽引工程列車而購入的機車。轉送來台後，大約在一九三〇年代中期報廢。同型的十二及十三號，則爲從日本陸軍轉送而來，同一時間也遭到廢車的命運。

十四號型（B31型）一共有四輛，一八九九年出廠，其中一輛長命車使用到光復後，成爲最「老」的火車，於是獲得了「BK1」——蒸汽火車第一號的頭銜。不過據說，當時它是停在台北站內當「爐子」燒開水使用，民國三十八年（一九四九年）獲得這個封號後，民國四十年（一九五一年）便報廢，稱王的日子實在不算長。

十八號型（B33型）光復時一共有十七輛，但民國三十九年卻又多出了二輛，可能是由新店線（原台北鐵道會社經營）轉賣過來。光復後此型車改稱



縱貫線上的500型機關車。1940.8.　(裏辻三郎／攝)



二百型（CT240型）的形式照

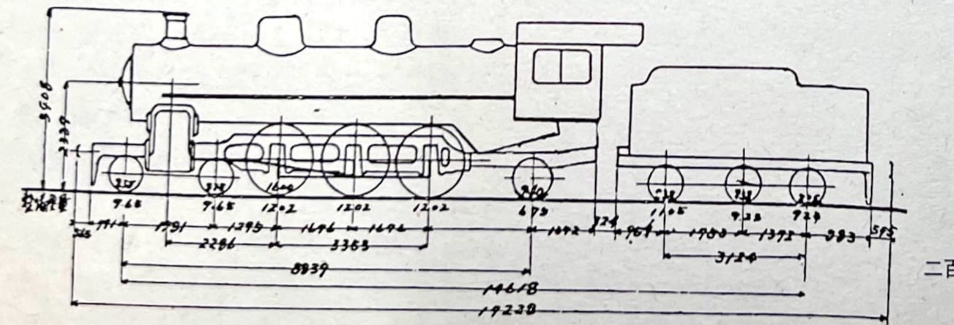
BK10型，目前成功大學內保存僅剩的一輛「BK24號」。它的製造廠分為好幾家，外型也幾經更動，是頗值得研究的一種火車。

五十型（C35型）光復後改稱CK50型，一共購入了十四輛，為明治末年由汽車會社所製造，其中的一輛CK58號，現存放在岡山的文化中心供人參觀。

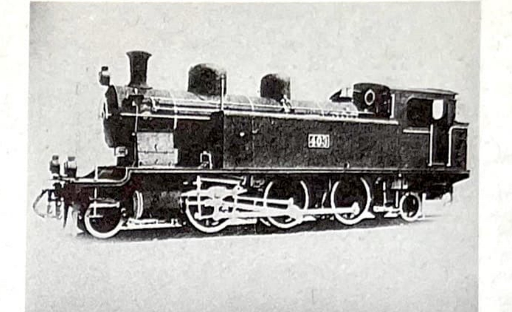
七十型（C97型）一共有四輛，光復後改稱BT40型，為台灣最漂亮的古典蒸汽火車。它那英國貴族般的身段、車軸的配置，都令火車迷喜愛不已。

八十型（C38型）即光復後的CK80型，台灣一共有十五輛，據說它們曾在日本佔領東北時，行駛於滿州的鐵道。

一百型（C41型）為美國ALCO(American



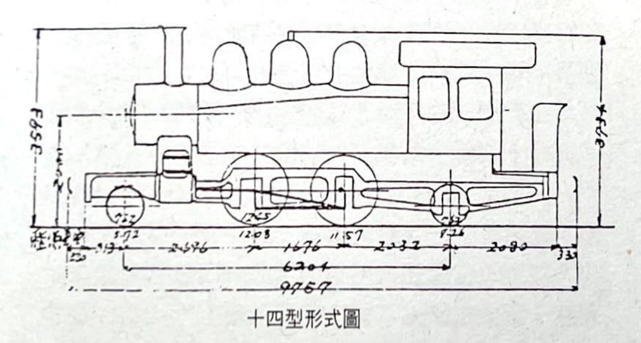
二百型的設計圖



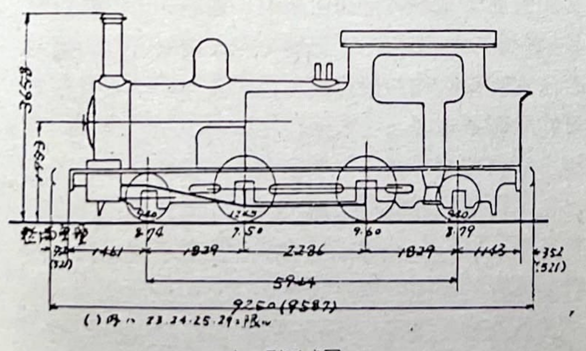
四百型（CK100型）的形式照。

Locomotive Company)公司製造，台灣只有一輛，日據時代便報廢，因此光復後沒有它的形式稱呼。

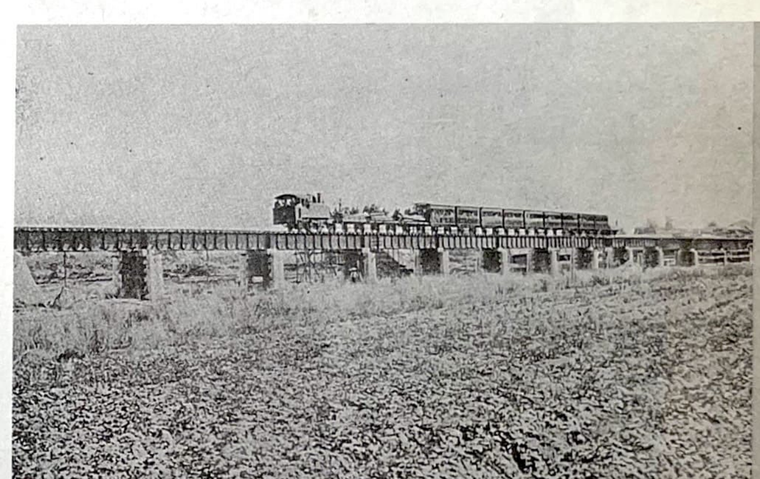
一百一十型共有二輛，爲美國ALCO公司生產，是有煤水車的蒸汽車頭。110號在一九三四年報廢，另一輛也在二年後廢車，算是早夭的火車頭，



十四型形式圖



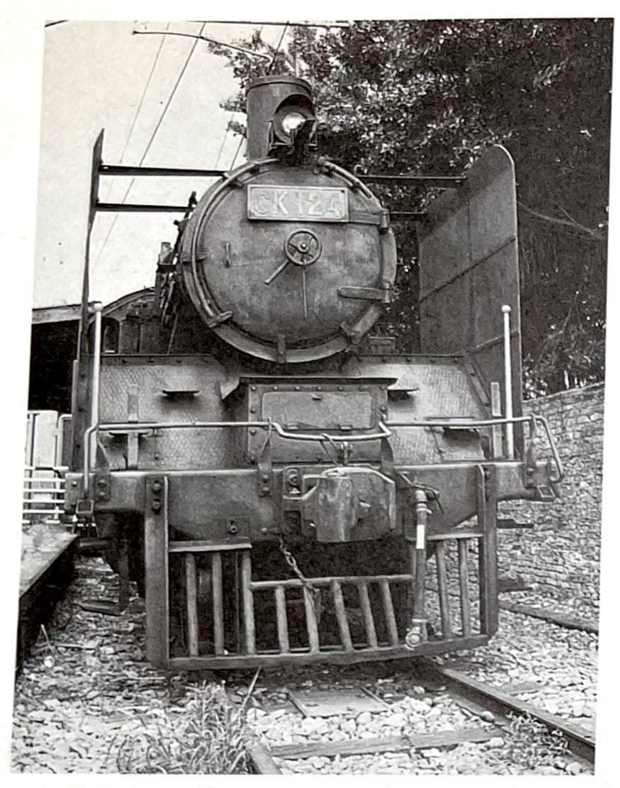
十八型形式圖



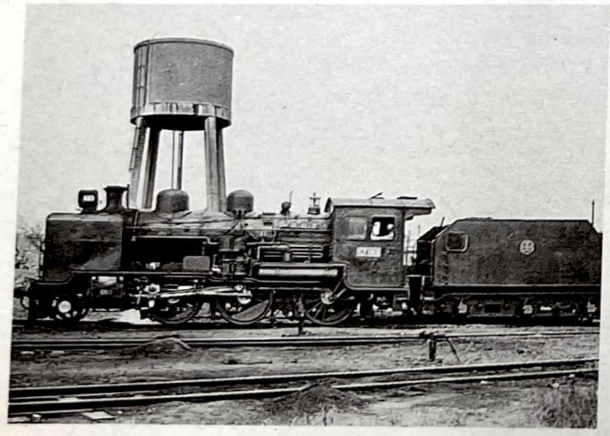
台灣鐵道史中的珍貴照片——十四號型機車行駛於二層行溪橋。　（洪致文／藏）



縱貫線尚未全通，北部用偶數、南部用奇數編號時代的機車。　（洪致文／藏）



CK120型（日本C12型）的CK124號。新北投站　1988.6.
（洪致文／攝）



台鐵火車有一時期在煤水車上會塗上局徽。
（日本鐵道迷／提供）

用了才不過近二十年。

一百二十型的三輛，同樣也是短命的火車，一九三三年便全數報廢。

二百型（C92型）共有四輛，光復後叫CT240型，爲美國ALCO公司生產。剛來台灣時，煤水車上還很「騷包」地學美國本土的火車，寫上「TAIWAN RAILWAY」的洋文。大約用到民國五十年代即因維修不易，且同型車太少而首遭淘汰。

三百型（E43型）即爲光復後的EK900型，台灣一共有十一輛，是台灣大補機的老祖宗。

四百型（C44型）共有八輛，光復後改叫CK100型，是日本的汽車會社製造，曾用在平溪線、新店線，後來也當做調車使用過。如今CK101尚保存在嘉義，留做未來火車博物館展示用。

五百型（C95型）爲台灣同一種蒸汽火車數目最多的一型，一共有四十三輛，光復後叫CT150型，與日本國鐵的8620型相同，目前僅存CT152號在嘉義的扇形車庫中。

六百型（D96型）爲美國ALCO公司生產的美式火車，台灣一共有十四輛，DT560型爲它光復後的新名字。DT561號目前同樣放在嘉義車庫，爲台灣目前僅存的美國製蒸汽火車。

八百型（D98型）爲光復後的DT580型，台灣一共有三十九輛，但光復接收時，則只剩三十八輛，

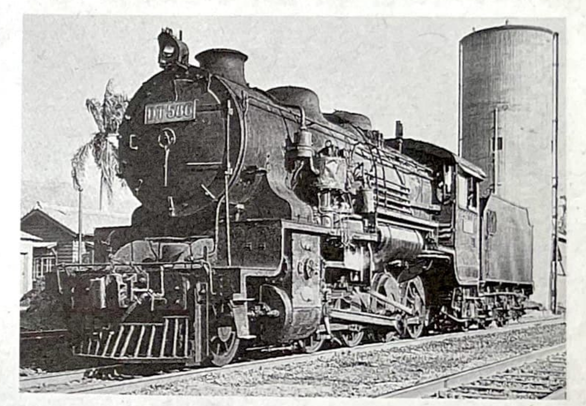
其中831號缺號，所以台鐵的新形式，只編到DT618號。它與日本的9600型相同，台灣僅存的一輛是DT609號。

昭和十年（一九三五年），日本殖民政府在台灣辦了一場盛大的「台灣博覽會」，做爲其宣揚治績的超級大秀。爲了這個博覽會觀光客的交通方便，特別引進了C55型的新銳蒸汽車。這一型車台灣和日本國內可以說是同步啓用，台灣一共有九輛，光復後改稱CT250型，一直用到電氣化前，算得上是台鐵蒸汽火車的主力機種之一。現存有二輛，CT251號在高雄，CT259號在台南體育公園。

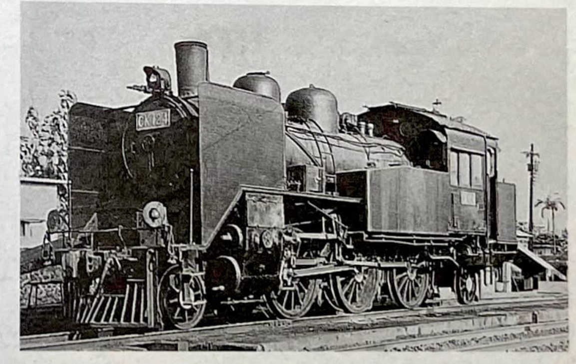
昭和十一年（一九三六年）購入的五輛C12型，及六年後再追加的二輛，爲台灣近代化支線用蒸汽車頭的代表。台灣的C12型與日本的最大不同之處，爲台灣的車頭在煙囪旁有集煙板的裝設，而且車身輕量化了一些，日本的C12型則沒有上述的特徵。光復後它改叫CK120型，目前僅存一輛CK124號，在台鐵北投的員工訓練中心裡。

二次大戰時，台灣曾接收了由海南島送來原屬日本海軍的五輛C50型火車，光復後改稱CT230型，很早便報廢，並沒有一輛留下來。

台灣另外擁有的C57（CT270型）、D51（DT650型）型，則分別爲客運及貨運最大型的蒸汽火車頭，一直到報廢前，都是台鐵最優秀的黑頭仔呢！

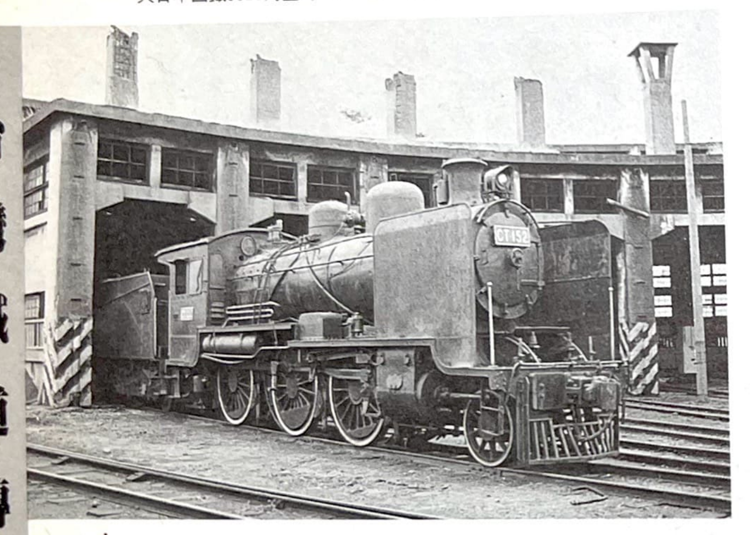


DT580型中的DT586號。二水站　1976.12.　(前里孝／攝)



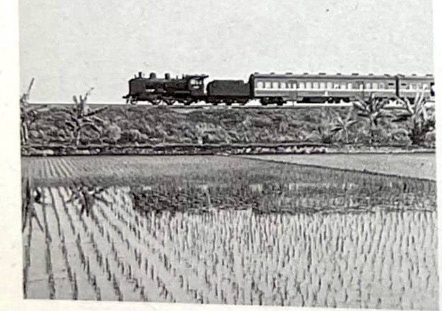
CK124號所留下的照片記錄非常奇怪地異常豐富。
二水站　1976.12.　(前里孝／攝)

與日本國鐵8620同型的CT150型。嘉義　1992.2.　（洪致文／攝）

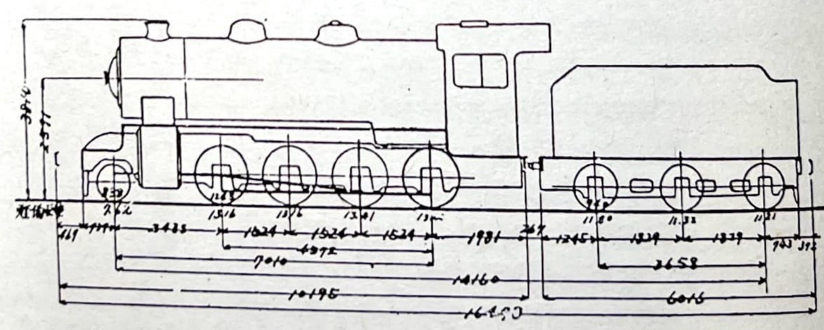


註：除了上述的蒸汽車，日據時代的鐵道部，還曾向原台電建設的集集線鐵路收買了六輛火車頭，分別是四十型（D34型）四輛、四十五型（C33型）二輛。昭和四年（一九二九年）則又向原屬台陽礦業的平溪線鐵路，購進了二輛二十噸的日本車輛製火車頭，編爲四十八型（C34型）。上述的八輛火車，日據時代即報廢，所以並沒有留存下來。

另外，光復後台鐵亦接收了二輛原嘉南大圳工事用的德國製蒸汽火車，編號爲DK 500型。據考證，它們是一九二一年前後，由HENSCHEL廠生產，嘉南大圳工事完成後，曾在新高港築港工事中，擔任工程列車的牽引工作，是頗負傳奇性的一種蒸汽火車。



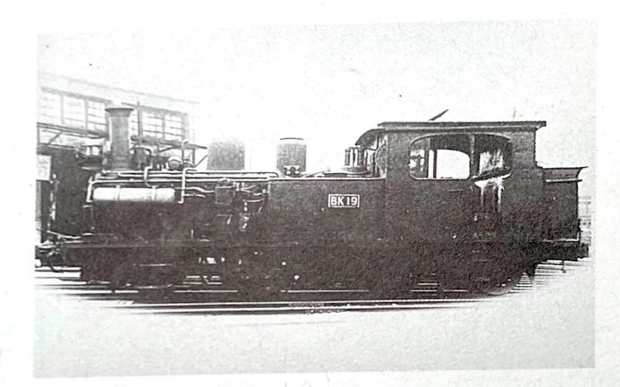
疾駛中的CT150型。（日本鐵道迷／提供）



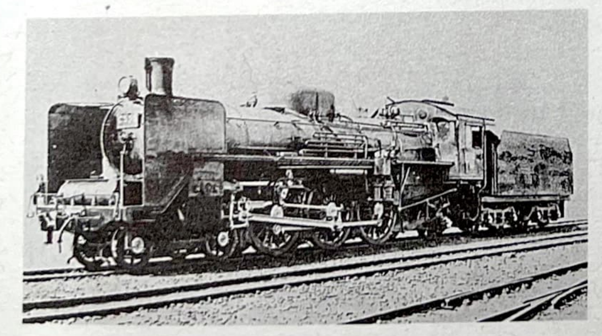
DT580型形式圖



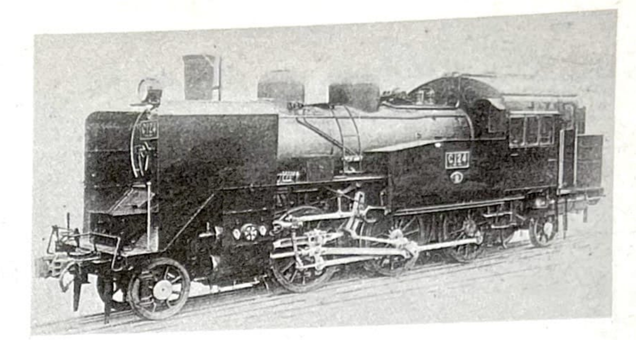
CT158號。(日本鐵道迷／提供)



BK10型的形式照。(日本鐵道迷／提供)



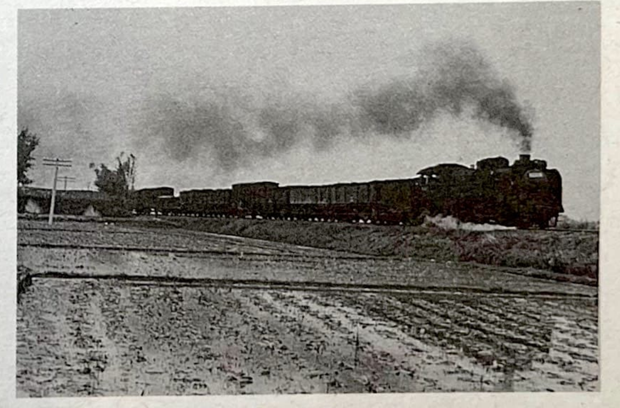
日據時代C555號（光復後之CT255號）檔案照。
(洪致文／藏)



日據時代C124號（CK124號）的完工照。
(洪致文／藏)



CT270型是台灣最大型的客運用蒸汽車。羅東～冬山
1980.5.　(古仁榮／攝)



黑頭仔跑起來氣勢十足。竹中～上員　1982.11
(古仁榮／攝)

台鐵蒸汽火車基本資料（煤水車式蒸汽火車）

日據初期形式	70	110	120	200	500	600	800	—	—	—	—
光復前形式	B97	—	—	C92	C95	D96	D98	C55	C57	C50	D51
光復後形式	BT40	—	—	CT240	CT150	DT560	DT580	CT250	CT270	CT230	DT650
製造年	1908 1909	1910	1905	1912 1913	1919 ≀ 1928	1919 1920	1922 ≀ 1928	1935 1938	1942 1943 1953	1941	1939 ≀ 1943 1951
製造廠	N.B.	ALCO	Baldwin	ALCO	汽車 川崎 日立 日車 三菱	ALCO	汽車 日立 川崎	三菱 川崎	日立 川崎	三菱 汽車	川崎 汽車 日立
製造國	英國	美國	美國	美國	日本	美國	日本	日本	日本	日本	日本
車軸配置	2B	1C	1D	2C1	1C	1D	1D	2C1	2C1	1C1	1D1
輛數	4	2	3	4	43	14	25	9	14	5	37

註：N.B.＝North British

台鐵蒸汽火車基本資料（水槽式蒸汽火車）

日據初期形成	1	3	9	10	14	18	40	45	48	50	80	100	300	400	—	—	—
光復前形式	—	—	—	C 31	B 31	B 33	D 34	C 33	C 34	C 35	C 38	C 41	E 43	C 44	C 12	3	A 6
光復後形式	—	—	—	—	BK 1	BK 10	—	—	—	CK 50	CK 80	—	EK 900	CK 100	CK 120	CK 110	DK 500
製造年	1887	1889 1893	1871	1892 1894 1887	1899	1901 ≀ 1908	1920	1923	1921	1905 ≀ 1912	1902 ≀ 1905	1908	1915 1917	1916 1919	1936 1942	?	1921
製造廠	H.	N.B.	A.	N.W B.P.	B.	N.W. S. 汽車	ALCO	Koppel	日車	汽車	N.B. B. Dubs	ALCO	汽車	汽車	日車	?	HS.
製造國	德	英	英	英	美	英、日本	美	德	日本	日本	英、美	美國	日本	日本	日本	?	德
車軸配置	B	1C1	1B	C	1B1	1B1	D	C	C	1C1	C1	1C	E	1C1	1C1	C	D
輛數	2	6	1	4	4	19	4	2	2	14	15	1	11	8	7	1	2

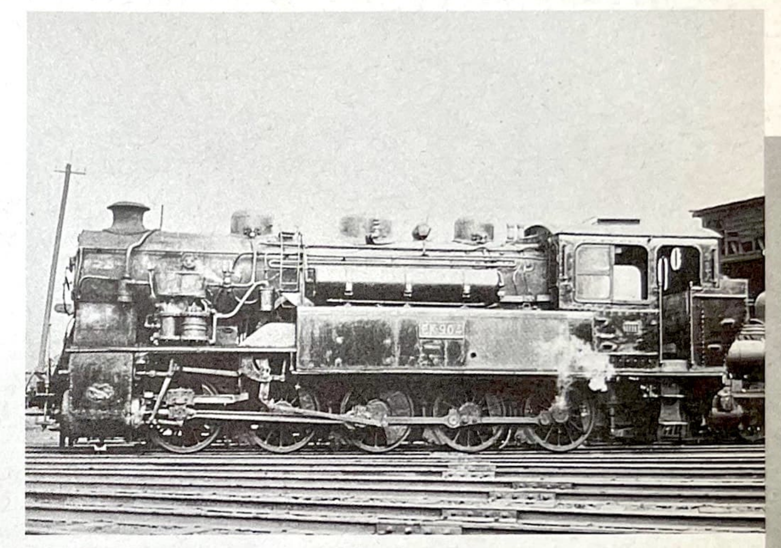
註：H.＝Hohenzollern，A.＝Avonside，S.＝Stephenson　HS.＝Henschel，B.＝Baldwin
N.B.＝North British，N.W.＝Nasmyth Wilson，B.P.＝Beyer Peacock
車軸配置的表示方式，英文字母表動輪軸數，例如：二軸以 B 代表，三軸以 C 代表，阿拉伯數字表無動力之導輪或從輪數目。

台灣補機老祖宗　EK900型

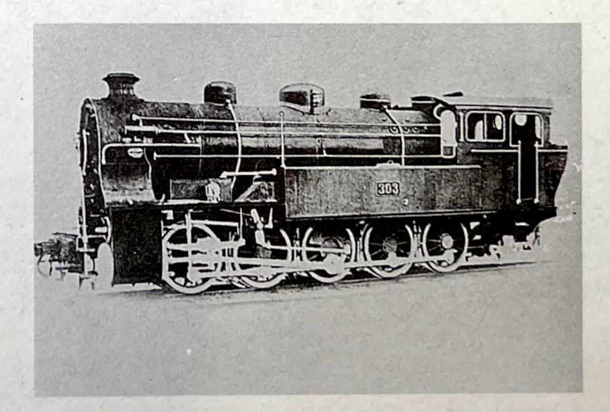
有一陣子，EMU100型自強號在山線掛大補機，補得自強號早已是灰頭土臉。不過台鐵不必感到慚愧，畢竟台灣的補機運行，可是有悠久歷史的。擁有五個動輪的EK900型蒸汽火車，打從日據時代就開始當「大補丸」的差事，它大概是台灣大補機的老祖宗呢！

山線千分之二十五的大坡度，一直是縱貫線中的瓶頸。自通車以來，火車爬山線總是氣喘呼呼，連人跳下車用走的都還比它快。爲了讓火車爬上最高的勝興站，在車尾掛個補機來推是最佳的方式。

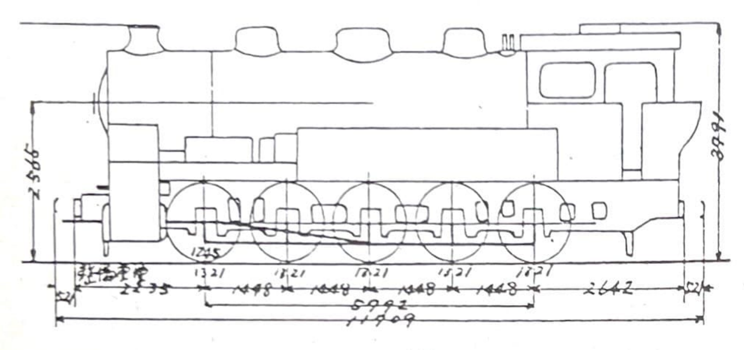
西元一九一五年至一九一九年間，總督府鐵道部分批購入了十一輛與日本國鐵四一一〇型大略相同的蒸汽火車，來肩負山線的補機工作。這十一輛由日本汽車會社所製造的火車頭。在日據時代編爲三百型，光復後才更名爲EK900。抵台之初全配屬於苗栗機關庫，以其強力的五個動輪，在苗栗、台中間當補機。它那五個動輪，是台灣所有蒸汽火車中最多的一種，也因這五個像蜈蚣的輪子，而使它曾聲名大噪。雖然這是它的特色，不過據曾駕駛過的人表示，就因爲它動輪太多，沒有從輪與導輪來輔助，所以日後卸下補機重任改爲調車用時，在站內來來回回穿梭，左右晃動特別厲害，有時甚至還



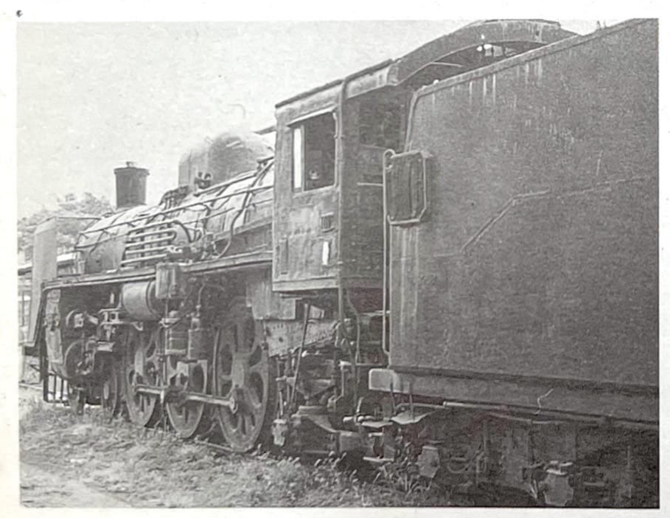
補機老祖宗「EK900型」。(日本鐵道迷／提供)



日據時代三百型（EK900型）的形式照。



三百型形式圖



CT270型的三個大動輪直徑非常大。苗栗CT273號 1991.8. （洪致文／攝）

會「跌馬」。(「脫軌」的台語說法。)

事實上台灣的鐵路除了山線以外，要「補」的地方還眞不少。像宜蘭線著名的牡丹坡，到今天遇上太長的貨物列車，在雙溪、侯硐間也是要掛柴油車頭來當補機。在過去使用蒸汽火車的時代，鶯歌、桃園間也會掛補機來補一下。至於阿里山、糖鐵的補機，則都時有所聞。

台鐵的自強號大補機，在這些補機老前輩面前，照輩份來排大概也只稱的上是兒孫輩，大補機的老祖宗EK900型火車頭，可是老神在在地穩坐台灣鐵道史上補機大王的寶座哪！

蒸汽火車的國王與女王

在台灣曾有的二、三百輛黑頭仔蒸汽火車中，有二種型式曾經非常風光，一個是被稱做「蒸汽火車之王」的DT650型，另一個則爲「蒸汽機關車女王」的CT270型。

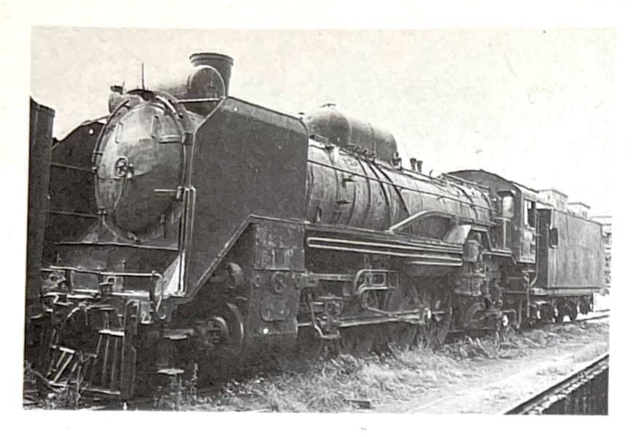
前者爲台鐵貨運列車使用的蒸汽火車中最大型者，原本的設計是以它四個較小的動輪，達到牽引力強的目的，來拉又長又重的貨車。同樣的這種火車頭，庫頁島、日本也都有，日本國內一共生產了一千一百一十五輛之多呢！

這批車到了台灣，因爲蒸汽火車常不敷使用，



蒸汽火車女王「CT270型」。
苗栗　1990.2.　（洪致文／攝）

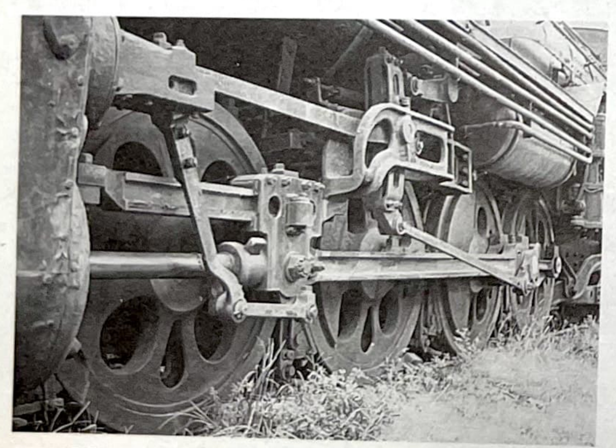
所以也常用來跑客運列車，據說它還拉過早年的觀光號，眞是不可思議。台灣一共有該型車三十七輛，部分在日據時代便啓用，另有少部分爲光復後以美援購進。如今全省僅存四輛，DT675號在台北縣立



苗栗保存中的DT668號。
1991.8.　(洪致文／攝)



造型非常優美的CT270型。苗栗　1991.8.　(洪致文／攝)



DT650型的四個動輪非常「夠力」。苗栗　1991.8.
(洪致文／攝)

文化中心，DT668號在苗栗，DT652號在台南體育公園，DT651號在嘉義東石港口宮。

它的老婆「蒸汽機關車女王」，則是台灣客運列車用的蒸汽車中最大的一型，因爲造型優雅，不似它老公的那般笨重，所以用女性來稱呼。在日本，她還被叫做「貴婦人」呢！

日本在蒸汽火車停駛多年後，第一輛復活行駛的蒸汽車頭，便是該型的第一號。不僅讓它出夠了風頭，也讓行駛到的支線鐵路都大賺其錢。台灣的這型車一直用到電氣化完成後的民國七十三年才全數報廢，其性能之優秀由此可見。日據時代台灣一共有六輛，民國四十二年（一九五三年）又以美援購買了八輛，專做客運列車的牽引用。

如今它是台鐵蒸汽火車中，保存下來比例最高的一種。CT271號在基隆，CT273號在苗栗，CT278號在二水站外，CT284號在宜蘭體育場，想看她風韻猶存的民衆，機會實在是不少。

當年台鐵留了四位「國王」、四位「女王」，該不會是想替它們「配對」吧？如今這八輛老火車早已各奔東西，只有苗栗的CT273號及DT668號國王與女王，手牽手等待有朝一日火車博物館建好，再以嶄新的面貌與國人見面。其餘的幾輛，保存狀況都差強人意，有的展覽單位還將火車塗油漆塗得「五彩繽紛」、「金光閃閃」，令人看了又好氣又好笑。

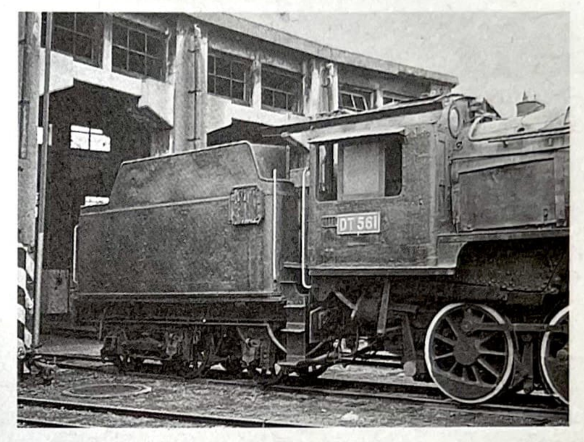
台鐵碩果僅存的美國製蒸汽火車

台灣的蒸汽火車頭，絕大部分都是日本貨，很少有美國大草原上奔馳的那種類似「野牛」的火車，不過，台鐵的DT560型黑頭仔卻是少數的例外，它爲美國ALCO公司所生產，外型像極了美國佬所稱的Big Boy大火車，跑在台灣的原野上，別有一番不同的風味。

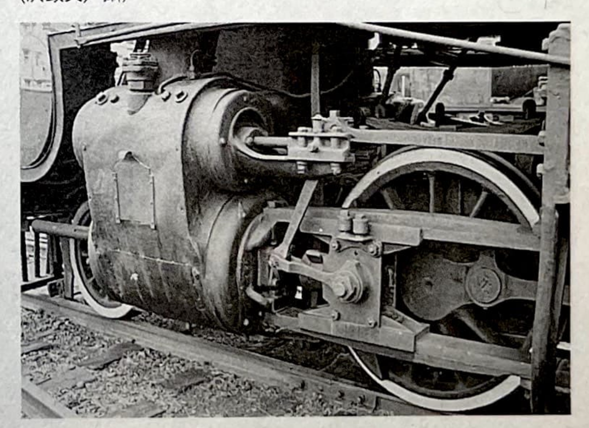
台灣鐵路早年一共有十四輛這種美國車，日據時代的總督府鐵道部將它們編爲六百型，分別爲六〇〇號至六一三號，前七輛於大正九年（一九二〇年）運抵台灣，後七輛則晚了一年才到。

這十四輛喝「洋墨水」長大的黑頭仔，當然會有些不同的「觀念」會跟著它引進台灣。當時，最後一輛的六一三號，便是台鐵試驗「微粉炭燃燒裝置」的試驗品。據記載，微粉炭是一種較細小的炭末，燃燒會比一般的煤炭完全，效率也比較高，所以當時鐵道部便拿它來試驗。一直到昭和二年（一九二七年）初，共改造了六〇九至六一三號五輛，作爲微粉炭的試驗車，並全配屬在台北試用。

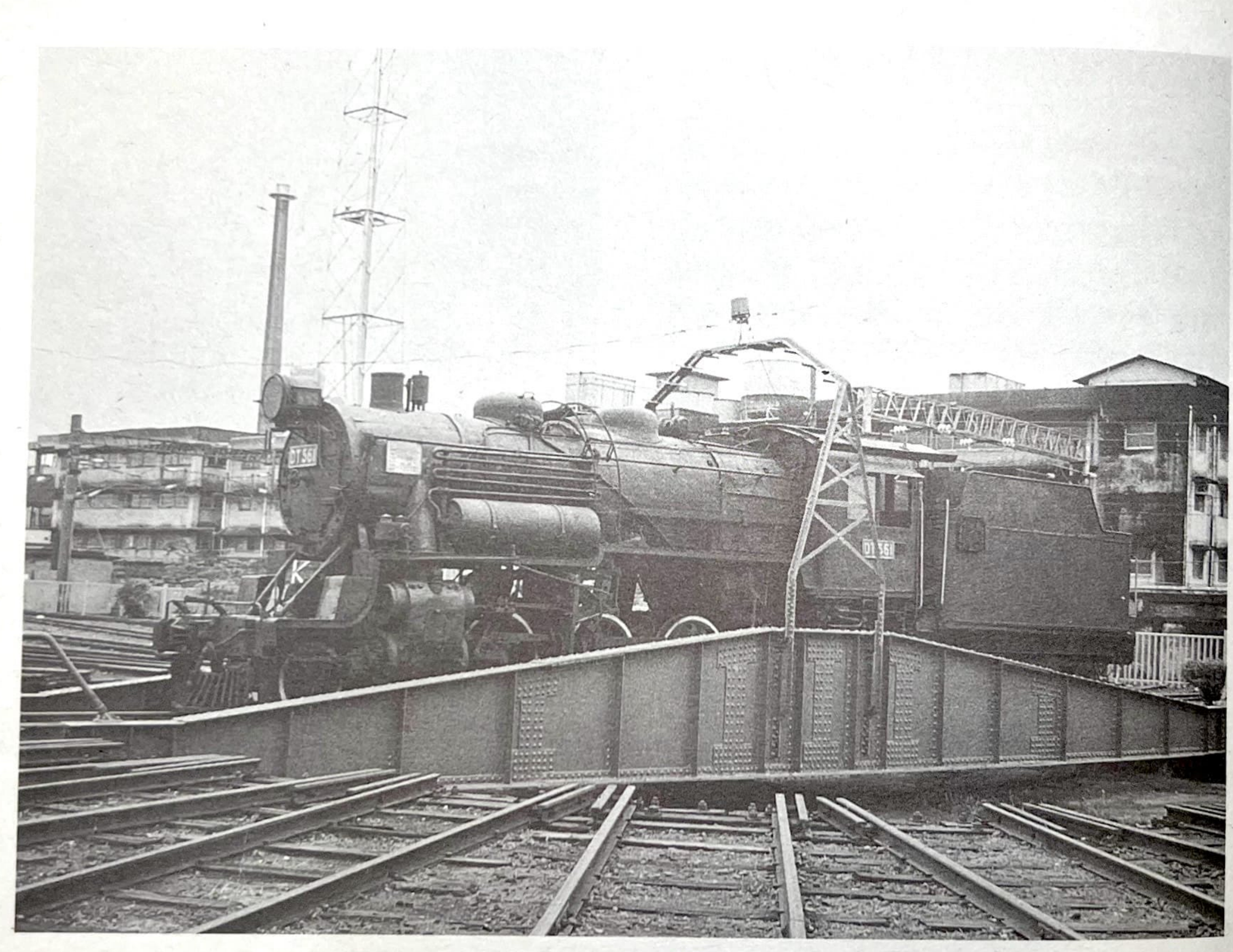
無奈台灣氣候潮溼，微粉炭裝在煤台或煤水車上，易受潮而黏結成一團，使微粉炭無法使用，後來還曾發生過「爆發」的事故，造成人員傷亡，這個試驗不得不緊急叫停，立刻改回原樣。



DT560型的煤水車設計非常特別。嘉義　1992.2.
（洪致文／攝）



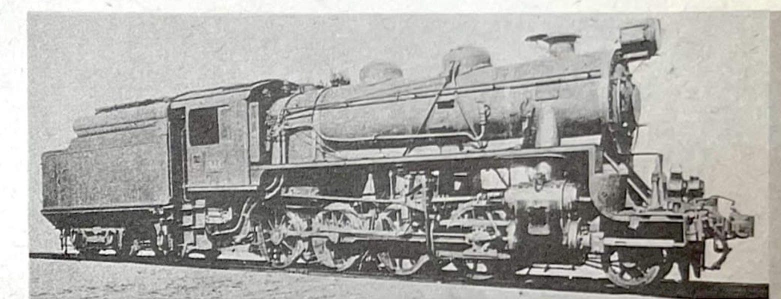
DT560型十足地「美國風」。嘉義　1992.2.
（洪致文／攝）



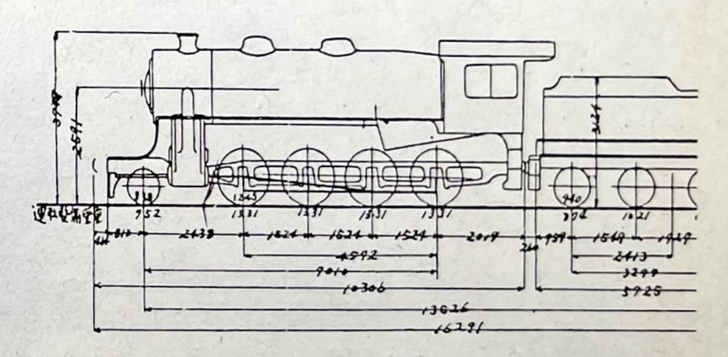
美國製的DT560型。嘉義　1992.2.　（洪致文／攝）

雖然「微粉炭事件」告一段落，但這批美國佬還是和別的黑頭仔不太一樣。因爲它是來自美國，所以整個駕駛室爲靠右設計，與台灣靠左走的鐵道系統顯得格格不入。駕駛員坐在駕駛室裡，是靠近右邊窗戶的那一側，但所有的鐵路號誌，均置於鐵道的左邊，使駕駛員必須拉長脖子用力看，才知道能通行與否，十分不方便。所以在昭和三年（一九二八年）改造了六輛，翌年又改造了八輛，把這「右撇子」硬是改造爲「左撇子」，來適應台灣的鐵路。

這批十四輛來自美國的「異類」，經過如此一番的折騰，慢慢地被同化了。到後來，台鐵在維修、運用上，皆把它和日本製的DT580型視爲「同類」，部分零件還規格化加以共用，誰還記得它來自何方呢？如今嘉義車庫內還停放了僅存的一輛此型車，是台鐵爲了日後火車博物館展覽用而特地留下來的。這一輛碩果僅存的DT561號，可以說是現今全世界僅存的一輛，不只日本沒有，連原產的美國也沒有，我們擁有此寶，是不是該好好珍惜呢？



DT560型（六百型）完成時的檔案照。

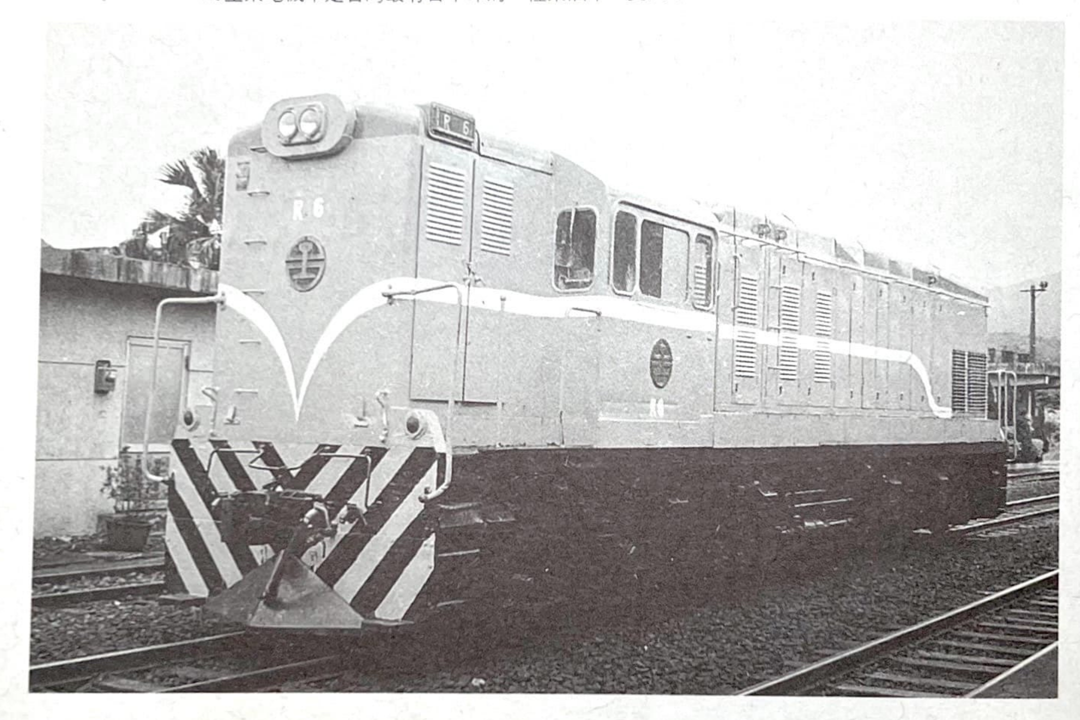


DT560型（六百型）形式圖。

非電化區間的霸主

柴電機車

R0型柴電機車是台灣最有古早味的一種柴油車。雙溪站　1991.　（洪致文／攝）

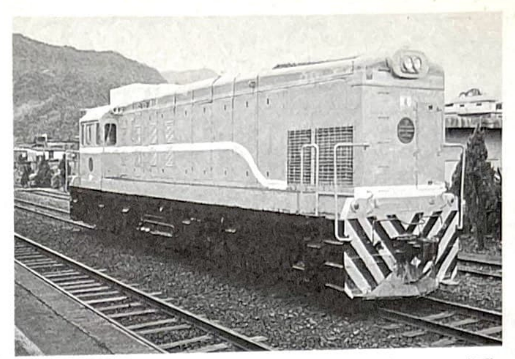


大眼蛙「R0型」柴電機車

台灣的第一號蒸汽火車「騰雲號」，雖不是衆人皆知，但少說也小有名氣，一般人多少都聽過台北新公園內的這輛老骨董。不過台灣第一號的柴油車頭，大概就沒有它來得幸運，知道的人可以說是少得可憐。

台灣最早的一型柴油機車，便是編號R0型的十二輛火車頭。民國四十九年時，由日本日立製作所仿美國GM公司柴電機車生產的這種火車，陸續運抵台灣。初期採購十輛，後加上原爲保固之兩輛，共計有十二輛，編號由R1至R12，外型有點「笨拙」，頭燈也出奇的大，好似卡通造型的「大眼蛙」。

這種連日本國內都沒有在用的「試作車」，行駛



R0型的台鐵標誌十分特殊。雙溪站　1991.（洪致文／攝）

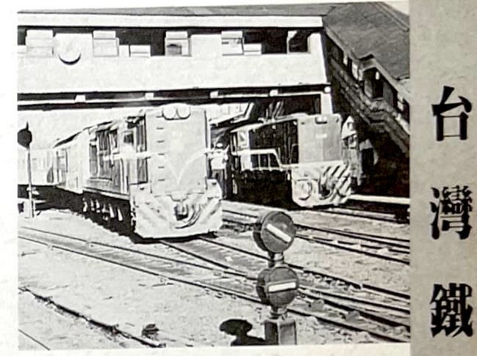
狀況並不太好，主要的原因是它日德技術合作的引擎故障太多，使可用率降低，最高記錄有一半都「停用」呢！

台鐵對於這群「骨董」柴油車，可以說是非常傷腦筋，民國六十年開始，試著以美國GM引擎替換，效果尚稱良好，於是陸續改裝了幾輛。這時的R0型火車，車頭的「蛙眼」還高掛其上，非常可愛。民國七〇年代末期，這些車再次進廠改造出來時，眼睛就已變小，背部也因車內空間不夠，而變得隆起，以方便安裝機器。這會兒咱們可愛的「大眼蛙」柴油車，眞可說是年華老去，背部已駝、眼睛也早已視茫茫了。

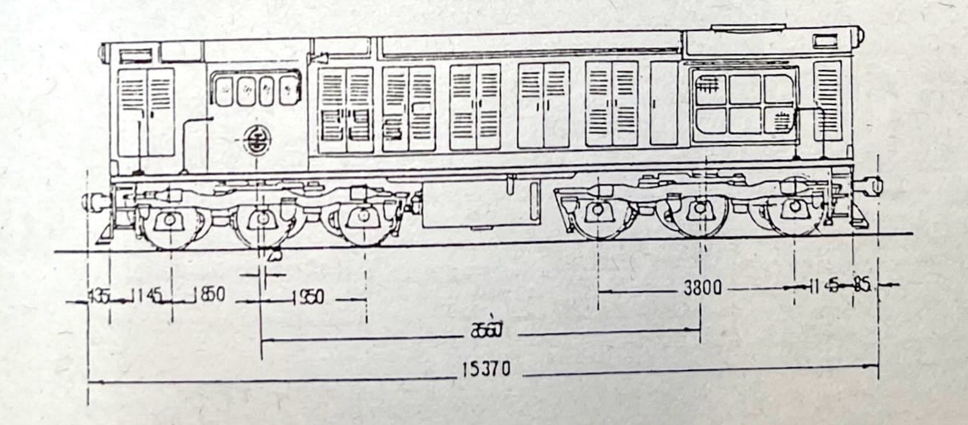
如今的這批車，大多配置在北部，尤其南港調

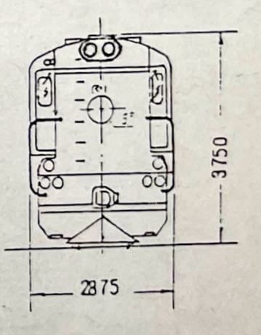


在南港調車場內調車的R12號。
1991.11.　(洪致文／攝)

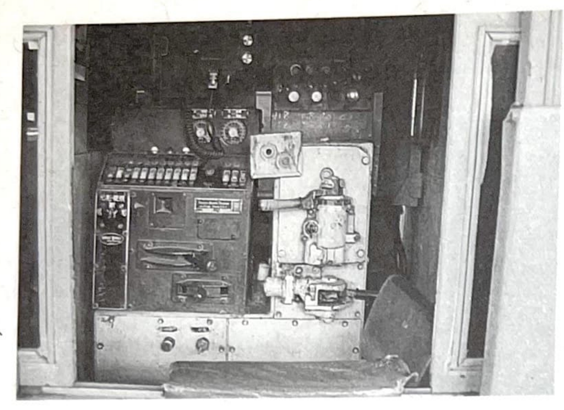


還未改造前在台北站內的「大眼蛙」R11號。（洪祖仁／攝）

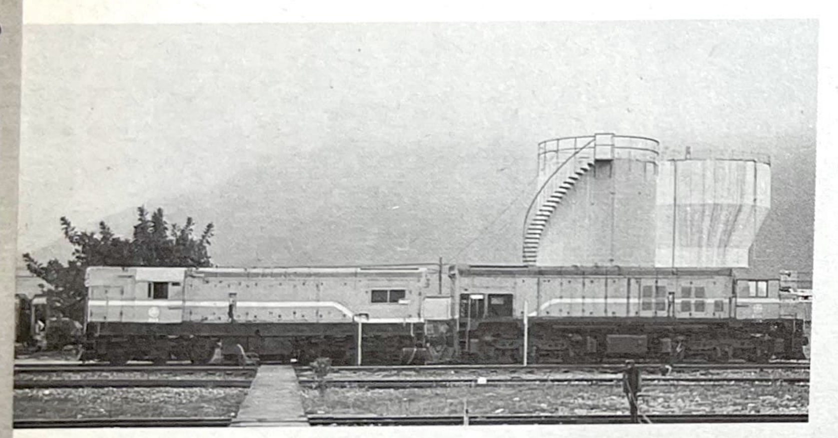




R0型柴電機車形式圖



R20型的駕駛室。1990.8.　（洪致文／攝）



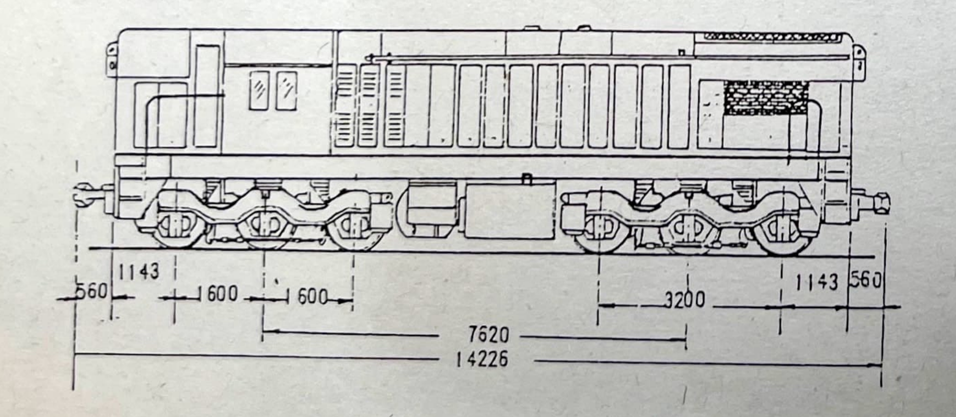
左爲R20型，右則爲R150型。花蓮機務段
1992.2.　（洪致文／攝）

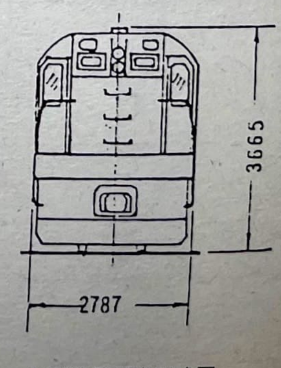
車場、七堵調車場、基隆站最常見。它們被用來做爲調車機車，在調車場裡來回穿梭，非常忙碌的樣子。它偶而會跑到宜蘭線的雙溪、侯硐間牡丹坡當水泥車的補機，不過近年來年老力衰，已很少去「補」人家了。

R0型火車的外型非常特殊，與日後購入的美國柴電機車在風格上有很大的不同。它駕駛室下方的台鐵標誌，是紅底金字類似蒸汽火車銘板的模樣，也許這也正意味著，「大眼蛙」柴油車是台鐵動力由蒸汽轉變爲柴油的一個過渡時期產物吧！

台灣柴電機車「族譜」

台鐵的柴油車頭，原則上可以分爲「R級」與「S



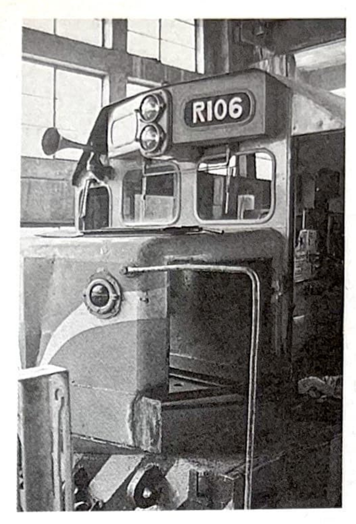


R20型柴電機車形式圖

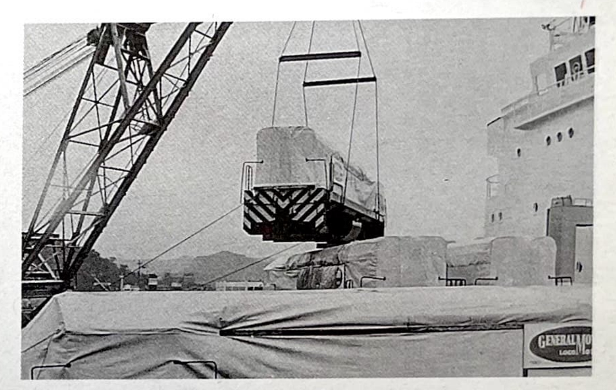
級」兩種，這是依據美國鐵路的使用習慣而加以區分。在美國，本線上使用的火車頭以Road Engine來稱呼，而在站場內做爲調車用的，則以Switcher來代表。台鐵依此慣例，正線上的柴油車頭便冠上R字爲編號之首，調車機車以同樣道理編上S字母。

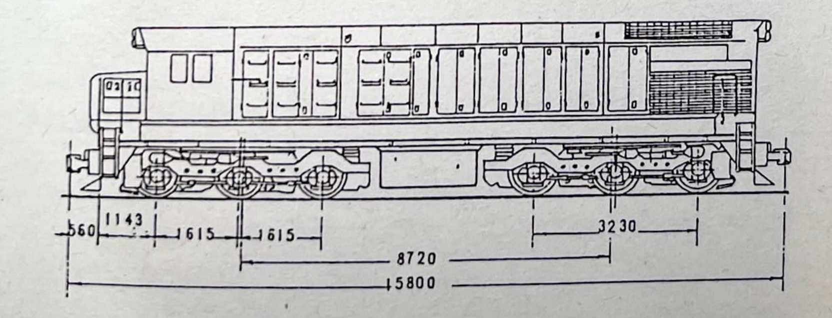
R0型爲台鐵最早的一種柴油火車頭，不過幾乎是同時（民國四十九年，一九六〇年），R20型柴電機車也有四輛抵台，加入試車的行列。調車或支線用的S200型柴電機車，於此時也進口了七輛來湊熱鬧，所以嚴格說起來，台灣的第一代柴油車頭，應該是指R0、R20及S200這三種火車。

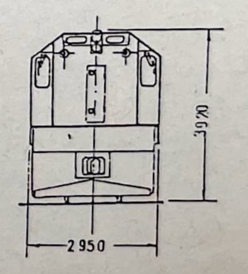
R20型於民國四十九年（一九六〇年）向美國訂購了三十輛，陸續抵台。日後又於民國五十五年（一



R100型的車頭前端裝的即是蓄電池。1990.8.（洪致文／攝）

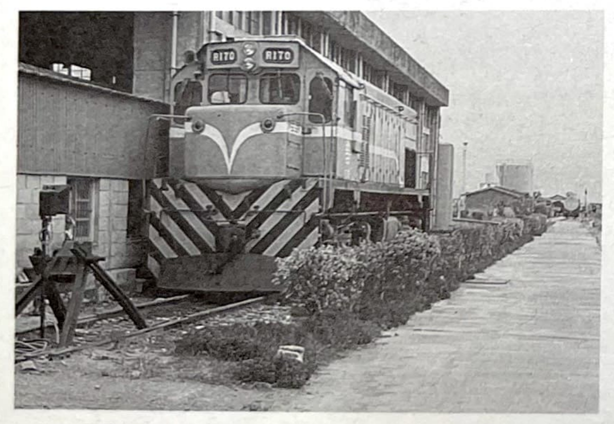

R100型抵台。（台鐵／提供）





R100型柴電機車形式圖

R20型的名機「R50號」。內灣站　1991.10.　(洪致文／攝)



R150型柴電機車。花蓮機務段　1990.8.　(洪致文／攝)

九六六年）增購二十二輛，加起來共有五十二輛之多，編號由R21至R72號，爲台鐵同一型式擁有最多輛數的一種柴油火車。

早期R20型多用來牽引高級的列車，諸如觀光號或莒光號，電氣化後才退到第二線，牽引短途列車或支線客車、幹線貨車，幾乎全省各處都還有它的蹤跡。R20型的五十二輛之中，有幾輛因爲因緣際會的關係，而成爲留名鐵道史的「名機」。像淡水線的最後一班車，以R53號擔當，東勢線的最後一列車，以R50號牽引。尤其是後面的這一輛R50號，它於民國五十二年九月十一日牽引611次貨物列車南下時，行駛至縱貫線烏樹林橋之際，碰上山洪暴發，造成橋墩傾斜四十五度，這輛火車頭與一節貨車就這般「跌」入河中，近乎全毀。一個月後，台鐵開始「打撈」的工作，又抽水又挖沙，最後把發電機、引擎、轉向架一一分解，分段運離現場，於十一月初才大功告成。誰也沒有想到，當年以爲就此消失的火車頭，竟會在二十八年後，榮膺東勢線最後列車的牽引工作，想必停駛當天的現場，一定有許多火車迷在大呼「奇蹟」吧！

R20型之後，台鐵購入了美國的「標準型」柴電機車R100型與R150型。這兩種火車頭，全世界許多地方都有，寒冷的韓國到酷熱的埃及，都可以見到，只是軌距或許有些不同罷了。R100型與R150型最大

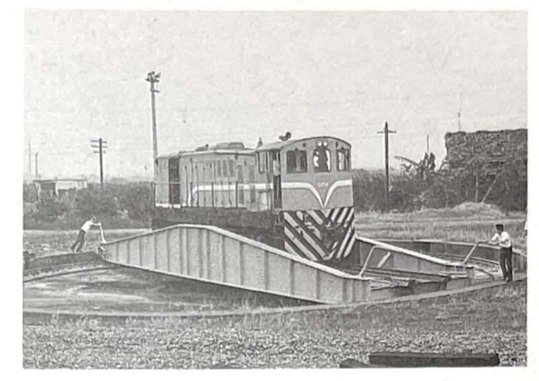
的差異，是前者一個轉向架中，三個輪子的中間一個輪徑較小，且爲沒有馬達的惰輪，而後者的三軸全有動力，牽引力較大。

東港線的最後列車，在火車迷的要求下，破天荒以R134號柴油車行駛，是R100型三十九輛裡較出名的一輛。至於北迴鐵路通車時的R155號、李總統環島之旅用的R101、R171號也都是R100及R150型的「名機」。

台鐵的調車用「S級」柴電車頭，則分爲S200、S300、S400三種型式。S200有六個車軸，其餘兩型只有四軸。S200雖名爲「調車用」，不過卻常跑支線，早年的淡水線、如今的屏東線，都是它的「地盤」。前七輛的S200於車頂上裝有一個小鈴噹，非常可愛，後五輛便沒有這款設計。S300有二十一輛，全爲調車用，但北迴鐵路南段通車時，曾以船運了S305及S306號到花蓮使用，是較爲特別的兩輛。

S400型有五輛，車頭號碼牌的凸起是它最大的特色。這是台鐵爲了七堵駝峰調車場而購入的火車頭，因此該處爲其最常出現的地方。當年的平溪線貨車、如今的深澳線運煤列車，都是使用該型車來行駛。

台鐵的柴油車，以前的塗裝盡爲藍底白條的塗法，電化後則全改爲橘紅色白條的鮮艷色彩。據台鐵的資深駕駛員回憶：當時這些柴油車剛進來加入



S200型在枋寮站內轉頭。1989.8.　(洪致文／攝)



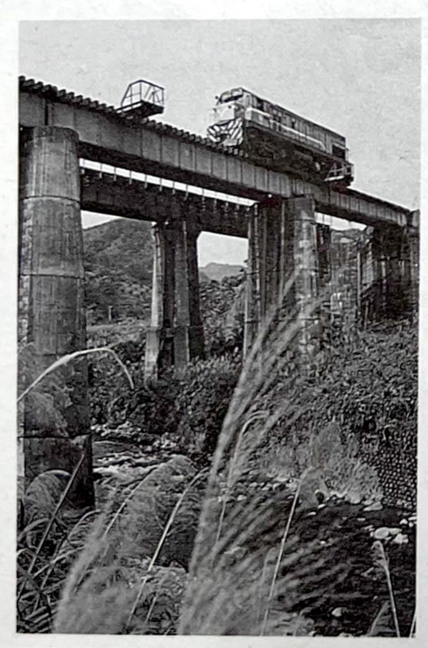
在花蓮調車用的S300型。1990.8.　(洪致文／攝)



駝峰調車場的專用機S400型，偶爾也會跑到平溪線。十分站外　1990.7.　(洪致文／攝)

行駛時，幾乎成爲駕駛人員的「快樂天堂」，因爲在裡面駕駛，不必忍受蒸汽火車「掛爐燒烤」的煎熬，人人都想開柴油車而不要跑黑頭仔，於是出現了「排班問題」。但是因爲柴油車數量有限，最後只得照順序排才化解了風波。

如今當年的「快樂天堂」，已因電力車頭的出現而不再被大夥兒青睞，鐵路局爲了體恤駕駛人員的辛苦，還在部分車上加裝了冷氣，讓駕駛員能舒舒服服地開車。只要台鐵有未電化的路段存在，這些柴油車大概就不至於被淘汰。



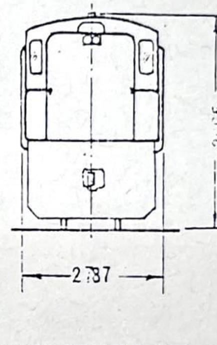
雙溪、侯硐間迴送的R100型補機。1992.1.
(洪致文／攝)

台鐵柴電機車基本資料

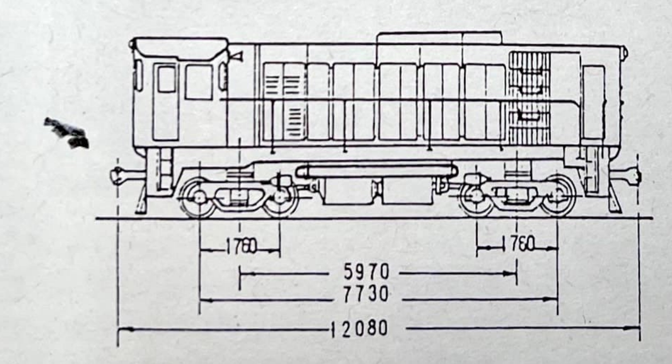
形　式	RO	R20	R100	R150	S200	S300	S400
製造年	1960	1960,1966	1969	1973,1982	1960	1966	1969
製造廠	日立	GM	GM	GM	GM	GM	GM
製造國	日本	美國	美國	美國	美國	美國	美國
原廠形式	—	G12	G22U	G22CU	GL8	GA8	GA18
軸配置	Co-Co	AIA-AIA	AIA-AIA	Co-Co	AIA-AIA	Bo-Bo	Bo-Bo
馬　力	1420HP	1425HP	1650HP	1650HP	950HP	890HP	1100HP
總重（噸）	84.5	78	78	88	65	54	54
最高速度（km／hr）	100	100	100	110	100	75	75
動輪直徑(mm)	1016	1016	1016	1016	1016	838	838
惰輪直徑(mm)	—	838	838	—	838	—	—
輛　數	12	52	39	25	12	21	5

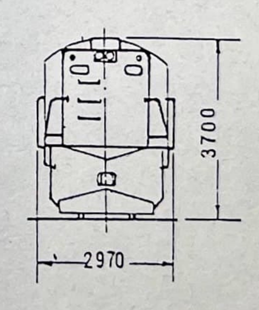
註：各型車的輛數，爲至1991年底台鐵所購入的總數

1600 1600 3200
5530
8730
12160



S200型柴電機車形式圖





S300型柴電機車形式圖

火車動力演進的新里程
電力機車

由美國GE生產的E400型電力車。嘉義　1992.2.　（洪致文／攝）



台鐵在西部幹線電氣化後，引進了電力機車頭，提高了行駛速度，是台鐵動力演進的一大里程碑。

這些電力機車可分為四種，分別為E100、E200、E300及E400型。若就外觀上來區分，E100型自成一格，而後三者大致相同。

E100型為英國GEC公司所製造，有兩個二軸的動力轉向架，車輪直徑非常大，給人一種很特殊的感覺，因為它不能供應空調列車的電源，因此多用來牽引普通車或貨物列車。

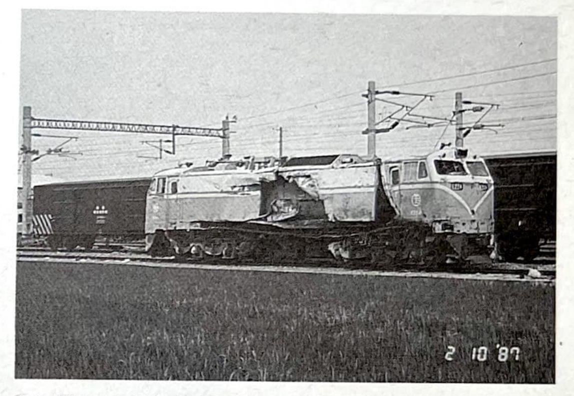
E200與E300型則為電化時第一批購入的美國製電力機車頭。兩者最大的不同，是E200型備有四

百四十伏特三相交流發電機，可以提供空調列車的電力來源，但E300型沒有，只能做爲貨車或普通列車的牽引之用。

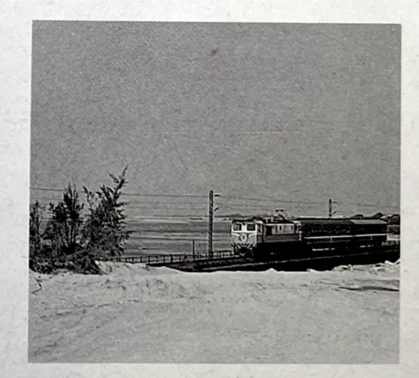
民國八十一年（一九九二年）一月六日，台鐵向美國GE公司新購的五輛E200型機車抵台，編號E236至E240，爲台鐵首批裝置ATC（自動控制系統）的火車頭。

E400型與前三種型式的不同，則是它的牽引馬達齒輪比更換過，以提高行車速度，但牽引力也因此降低。此型車爲台鐵運輸成長很快，電化後陸續補充的機型。它剛抵台行駛時，外表的塗裝橘色部份較深，白色部份也趨近乳白色，非常容易辨認。但後來經過台鐵維修後，便沒有特殊之處，外表幾乎和E200、E300型一樣，不過它有發電機可供應空調列車電流，因此亦能牽引高級列車。

E221號於民國七十九年四月二十四日，牽引北上三十次莒光，因豪雨沖落山石使軌道被掩埋，於造橋隧道口發生重大車禍，造成司機員與助理當場殉職，E221號於此事故後報廢，使E200型形成「缺號」。至於另一輛E224號，則是民國七十六年九月二十九日，莒光號與貨車相撞的左營事故中的莒光號車頭。當時這輛車被撞得極慘，但卻沒有報廢，經台北機廠修理後，竟於民國八十年十一月十五日，做了一〇〇六次自強號的補機。而這班自強號又在



左營事故中出事的E224號電車頭。（交大鐵道研究會／提供）


牽引普通車的英國製E100型。下三叉河橋
（洪致文／攝）

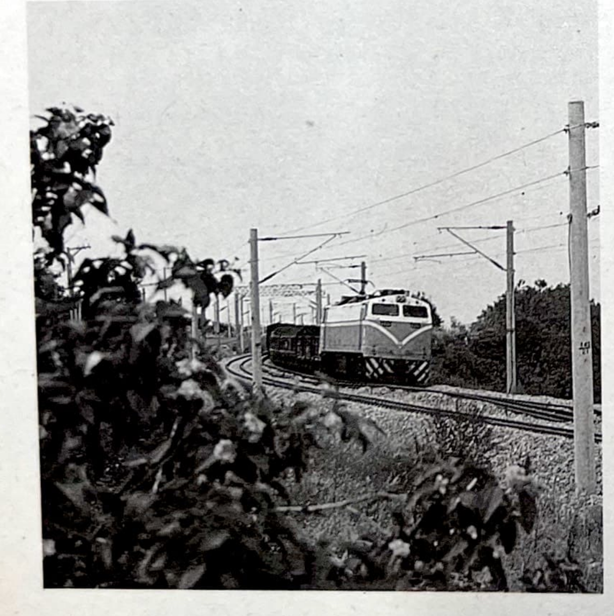
造橋隧道附近的一三四號誌站，與南下的一次莒光號釀成嚴重擦撞的大衝突，有三十人死亡。兩次事故都與E224號電力機車有關，是天意？還是巧合？

由E300型牽引的6次莒光，必需加掛一節發電的電源車。
(洪致文／攝)

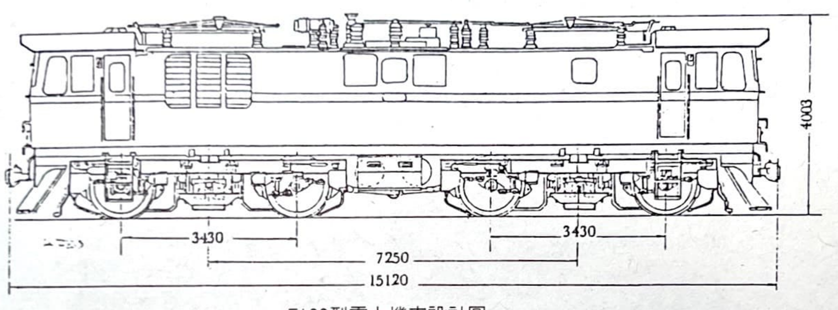
台鐵電力機車基本資料

形式	E100	E200	E300	E400
製造年	1976	1976,1991	1976	1980～1982
製造廠	GEC	GE	GE	GE
製造國	英國	美國	美國	美國
軸配置	Bo-Bo	Co-Co	Co-Co	Co-Co
總重（噸）	72	96	96	92
最高速度(km/hr)	110	110	110	120
動輪直徑(mm)	1219	914	914	914
輛數	20	40	39	18

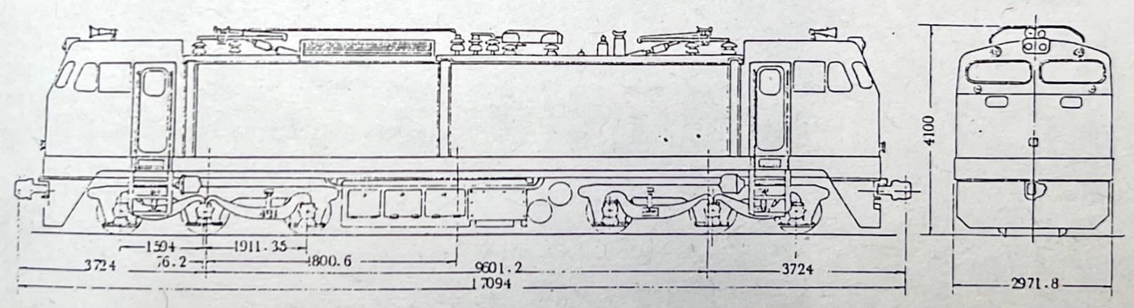
註：各型車的輛數，爲至1992年一月底，台鐵所購入的總數。



牽引貨物列車的E335號。
談文南號　(洪致文／攝)



E100型電力機車設計圖



E200型及E300型電力機車設計圖

第二章 輕快靈活的動力客車

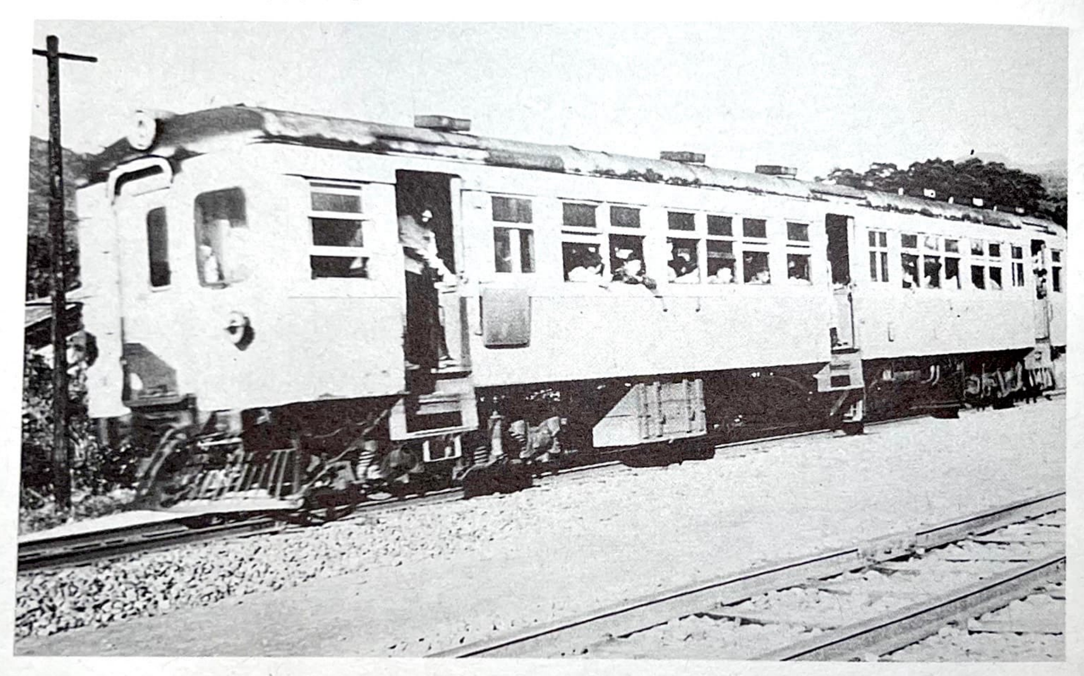




既神秘又熟悉的

柴油(汽油)客車

由「圓頭」改爲「平頭」時期的柴油客車外型。(洪祖仁/攝)



一般人到支線坐火車玩,一定會坐到台鐵的柴油客車 (DR),許多人因爲看見它車上一塊民國七〇年代唐榮製造的銘板,而誤認爲它不過是十來歲的年輕小伙子。事實上,這批柴油車 (DR2100~DR2400) 至今大概都要有六十歲了;它們的前身,就是日據時代以及光復後的汽油車。

台鐵的汽油車在一九三〇年代便進口抵台,當時的塗裝係下藍上奶黃,與日本國鐵 (JNR) 類似。不過,其前緣特有之「遮陽板」是台灣汽油車與日本國鐵者之不同處。早年,這些車曾行駛北門、新北投或淡水間,亦曾在幹線作區間車用。這些汽油車,與大正年代所謂的「蒸汽動車」並非同一種車輛。研究車輛演進史時,千萬不可混淆。

日據末期,太平洋戰爭爆發,汽油供應短缺,

復加上盟軍轟炸，多數均已損壞。光復後勉強整修留下者，計有小型汽油車11輛、中型 6 輛、大型10輛。以下便依照各型不同的際遇，分別加以介紹。

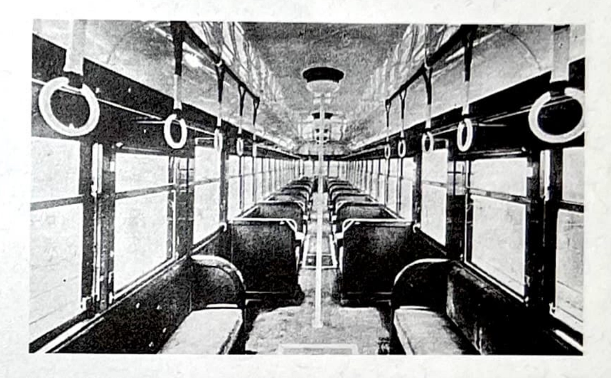
小型汽油車GA1000、GA1010

一定有許多人覺得奇怪，為何如今看到的DR都是「2」字頭開始？答案其實很簡單，因為以前有「1×××」編號的GA或DR存在嘛！

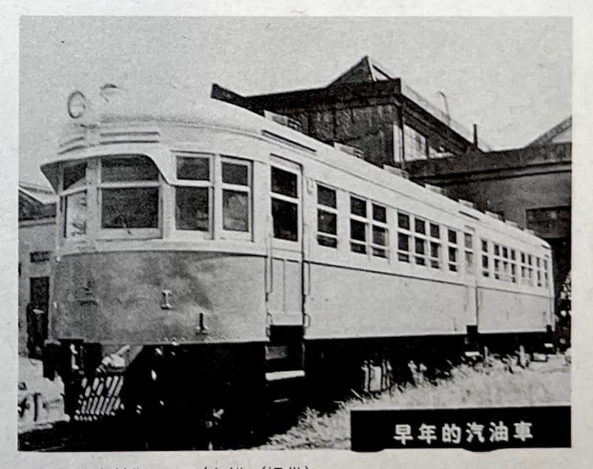
接收當時的十一輛小型汽油車，一直到民國四十九年卸下引擎當拖車，總數一直未變，因此推測其間並無報廢解體。這批小型汽油車，計有GA1000型四輛、GA1010型七輛，均為十八噸級。在改為DR時，1018號改為1016號，值得特別注意。這些小型DR後來改為拖車，曾在東港線運用過，猜測它應該在南部使用一段時間。

小型汽油車之原製造廠已不可考，除非台鐵尚保存這段古早的記錄，否則眞相恐難重現於世。

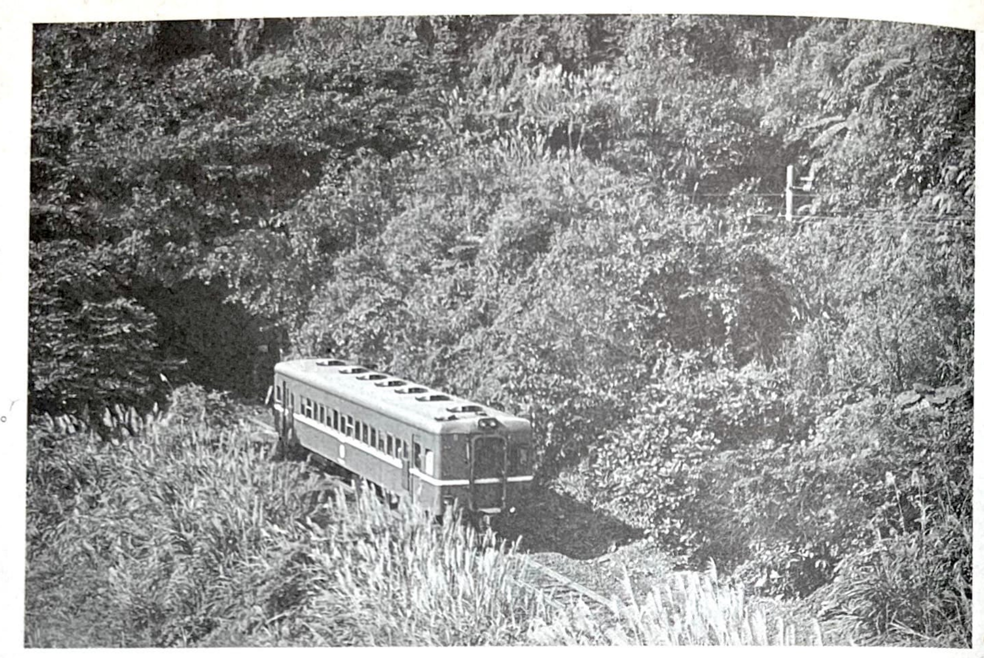
這些小型汽油車，外型與日本國鐵之キハ40000 型類似，但不完全相同，它們大約在一九三〇年代初抵台，光復後其編號曾編為「三等汽油車」(TGA)，型式為TGA9000型（即日後GA1000或DR1000）及 TGA9010 型（即日後GA1010或DR1010）。這些車光復後雖留下了十一輛，但其中



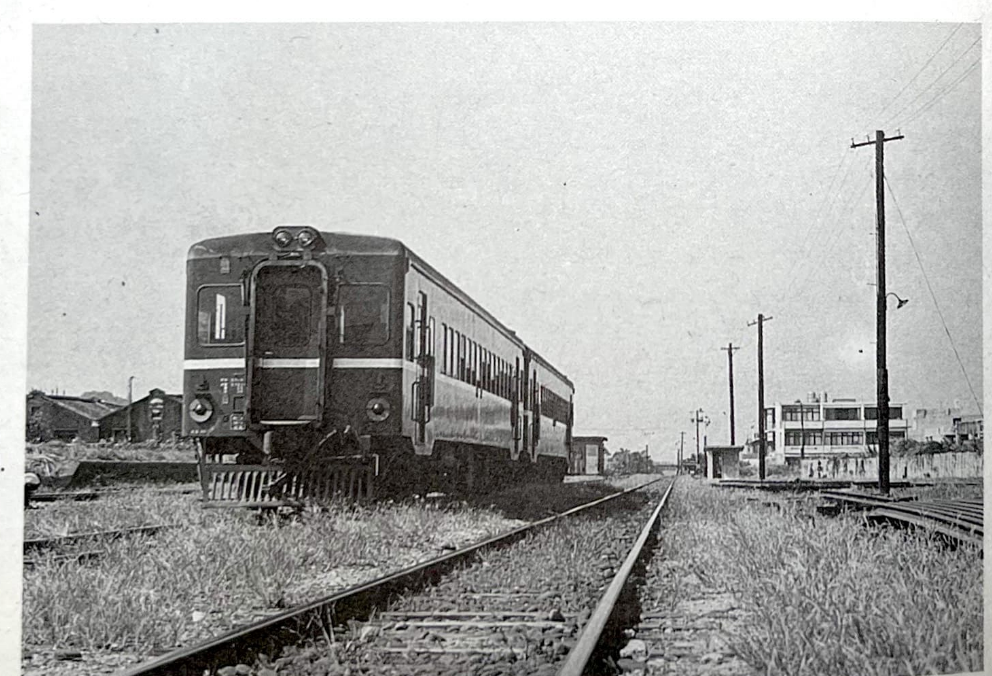
汽油車時期內景。 （洪致文／藏）



大型汽油車外觀。 （台鐵／提供）



柴油客車極適合短區間運用。
八堵～基隆　1991.7.
(洪致文／攝)



支線鐵路是柴油客車最常行駛的地方。竹東站　1991.10.
(洪致文／攝)

部分卻常處於「停用」狀態。民國三十九年四月時的停用記錄：GA1018在宜蘭機務段，GA1017在頂雙溪，GA1012和GA1013在高雄港，GA1003、GA1004與GA1011在北廠，GA1001、GA1012、GA1014、GA1015在貨工務處。

全部一共11輛，幾乎全數「停用」，實在可憐。不過，由此資料亦可看出其分佈情況。GA1016在此時已不存在，難怪改DR時會被「代替」。

中型汽油車GA2100、GA2200

中型汽油車的記錄，曾令我困惑許久，原本以爲它與小型汽油車一樣，和如今的DR無關係，且已解體光。但後來卻發現，所謂的中型汽油車，就是日後的DR2100、DR2200前身。因爲它的車長、噸數比DR2300或DR2400小，所以前者便被稱作「中型」汽油車了。光復後，其編號曾一度使用TGA9110型與TGA9120型，後來才改爲GA2100與GA2200型。

外觀上，中型汽油車的GA2100與GA2200幾乎完全一樣，但因它的製造廠不同，故有兩種形式之分。GA2100型爲日本車輛製，而GA2200型爲川崎製。它的頭尾兩端皆爲半圓形的弧狀，一側有二個門讓旅客上下，及一個給駕駛走的門。這種汽油車兩端皆有駕駛台，但不能聯掛集中控制，故最多僅能二輛連結，上面還要有二位駕駛才可。

光復接收時，中型汽油車有六輛留了下來，改爲柴油車至今，同樣也是有六輛在籍，故推測其間並無增加或減少。這六輛柴油車包括DR2100型四輛，DR2200型二輛。其中最有趣者，乃爲DR2200型並沒有DR2201及DR2202這二輛存在。對於支線柴客曾稍加留意者便會發現，這兩輛車當眞未曾出現過。

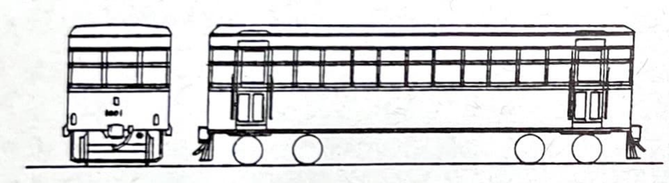
民國四十五年，這六輛中型汽油車改爲柴油車，換裝日本國鐵標準的DMH17型160匹馬力柴油引擎，復於民國四十六年五月更改車種符號。其中，DR2102之前身爲GA2105，值得特別注意。

GA2100型於一九三一年出廠，而GA2200型則於一九三三年製造，日據及光復初期，均爲半圓狀的半流線形結構。民國四十九年時，台鐵將此六輛中型DR更新改造爲「通勤式柴油車」，在南部區間使用。推測此時半流線形的「圓頭」已改爲如今的「平頭」，但窗戶及門的配置應未更改爲如今的形狀。

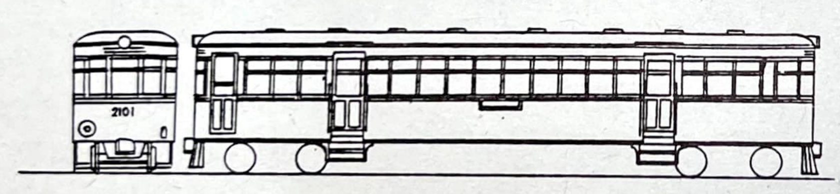
查民國四十九年一月一日改正的時刻表，台南、枋寮間一天有二十四班區間柴油車，但只有二往復行駛到枋寮，其餘多在台南、高雄、屏東間行駛。這六輛中型DR，於民國五十八年度更新，更改

爲類似飛快車，窗戶上還有小圓窗的模樣。此時的門、窗配置已改，旅客上下的門也向兩側移，駕駛窗之後便是拉門，全車的長度較DR2300與2400型短，只有17970mm，大約18公尺。此狀行駛到民國七〇年代初，再度更新，把窗戶上的小窗封死，不再出現，這個樣子就是如今我們看到的柴油客車了。現在更新後的DR2100與2200型，和DR2300及2400型幾乎完全一樣，外觀上已很難分別。

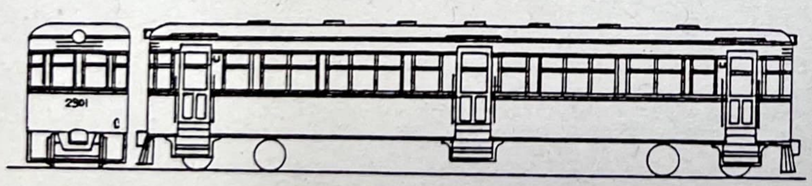
中型汽油車接收時留下了6輛，但民國三十九年四月的停用記錄卻是：GA2103在萬華，GA2101在北廠，GA2104與GA2105在貨工務處，只有兩輛正常使用。至於DR2201及2202號，在編號爲



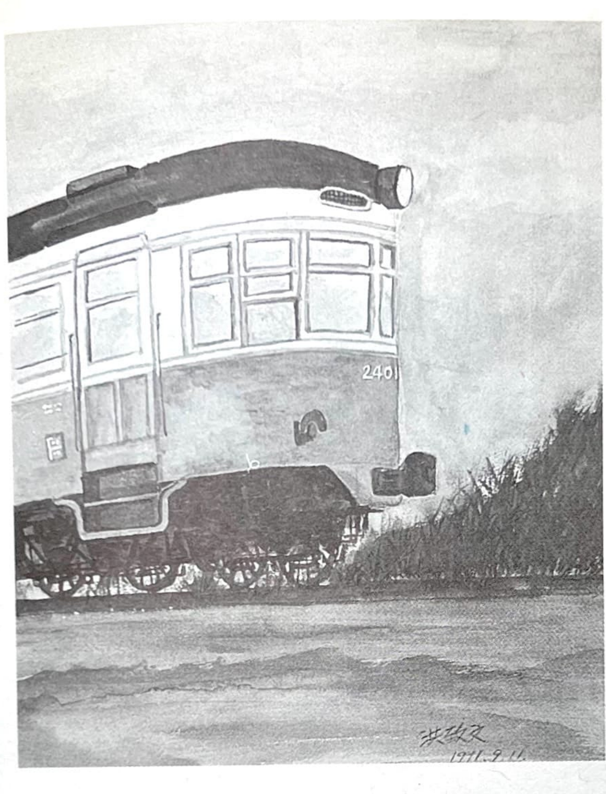
小型汽油車GA1000及GA1010型形式圖
(洪致文／繪)



中型汽油車GA2100及GA2200型形式圖
(洪致文／繪)



大型汽油車GA2300及GA2400型形式圖
(洪致文／繪)



大型汽油車「圓頭」時期的外觀。
(洪致文／繪)

左為飛快車，右為圓頭汽油車。
(洪致文／藏)





DR2104號柴油車。
瑞濱　1988.7.
(鄭銘彰／攝)

窗戶上仍有多出一個小窗時代的柴油客車。

TGA9121與 TGA9122時，即已列名在停用車之內，於GA改DR時亦不復見，推測早已報廢。不過，剩下的2203與2204號爲何未遞補爲2201與2202，實在奇怪。



DR2300型。瑞芳後站　1988.9.　(洪致文／攝)

大型汽油車GA2300、GA2400

大型汽油車，指的便是每一側有三個拉門的汽油車了。光復時，共有十輛留了下來，編號爲TGA9130、TGA9140型，與日本國鐵之キハ42000型非常相似。TGA9130型後來改爲GA2300型，爲日本車輛所製，而TGA9140型則改爲GA2400型，川崎重工製。和GA2100、2200型一樣的是：分此兩種型式，乃因製造廠不同之故。

接收時大型汽油車有十輛，民國三十六年時報廢三輛，但在民國三十八年，由接收的汽油車配件中，自行拼造八輛，民國四十二年又報廢二輛，使此時在籍者有十三輛。民國四十三年，因原汽油引擎使用不經濟，便以美援購入固敏式二百匹馬力柴油引擎裝於其上，此時汽油車身依舊沿用，仍爲半流線形。但民國四十四年鑒於汽油車車身太過老舊，遂逐年陸續予以更新改造，而於民國四十七年夏季全數完成。這一次更新，把半流線形的「圓頭」削成「平頭」，但仍維持三個側門的配置。

汽油（柴油）客車基本資料

柴油車時期型式	18DR1000	18DR1010	25DR2100	25DR2200	30DR2300	30DR2400
光復初期型式	18TGA9000	18TGA9010	25TGA9100	25TGA9120	30TGA9130	30TGA9140
汽油車時期型式	18GA1000	18GA1010	25GA2100	25GA2100	30GA2300	30GA2400
製造年	193？	193？	1931	1933	1935	1935
製造廠	？	？	日車	川崎	日車	川崎
製造國	日本	日本	日本	日本	日本	日本
輛數（光復接收時統計）	4	7	4	2	7	6
備　註	小型汽油車		中型汽油車		大型汽油車	



前端爲DR2104號柴油客車。侯硐　（洪致文／攝）

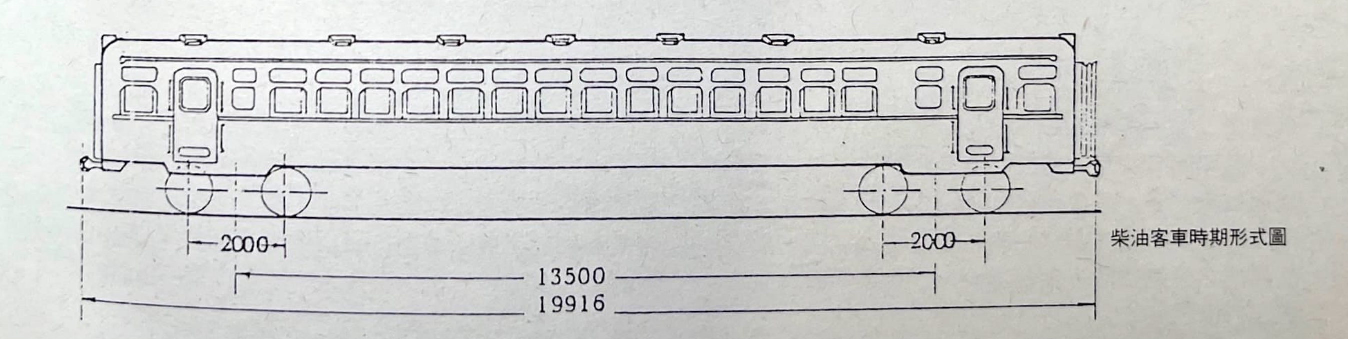
民國四十六年五月，GA更改DR的記錄均未跳號，DR2300型有七輛，DR2400有六輛，皆造於一九三五年。民國四〇年代更新爲平頭後，又於民國五十八年再度更新，民國七〇年代初又更新了一次，這時的外觀就是我們如今所見的模樣。

民國三十九年四月時的停用記錄，GA2301在基隆，GA2303在北廠，可用率極高。

大型汽油車和中型汽油車一樣，在GA時代是無法聯掛的，最多僅用二位駕駛二重連，至於三重連則從未見過。改爲DR後，便可以僅用一端駕駛，制馭另一輛。目前集集線DR重連的最高記錄，是四輛DR聯掛的四重連。

台鐵的柴客（DR2100～DR2400），大概是現存供一般乘客搭乘最「古老」的火車了。雖然它曾歷經多次改造、更新，但「原味」盡失之下仍能讓人一發思古之幽情，台鐵之「善於保養」，保養得像骨董的技術實在令人折服。

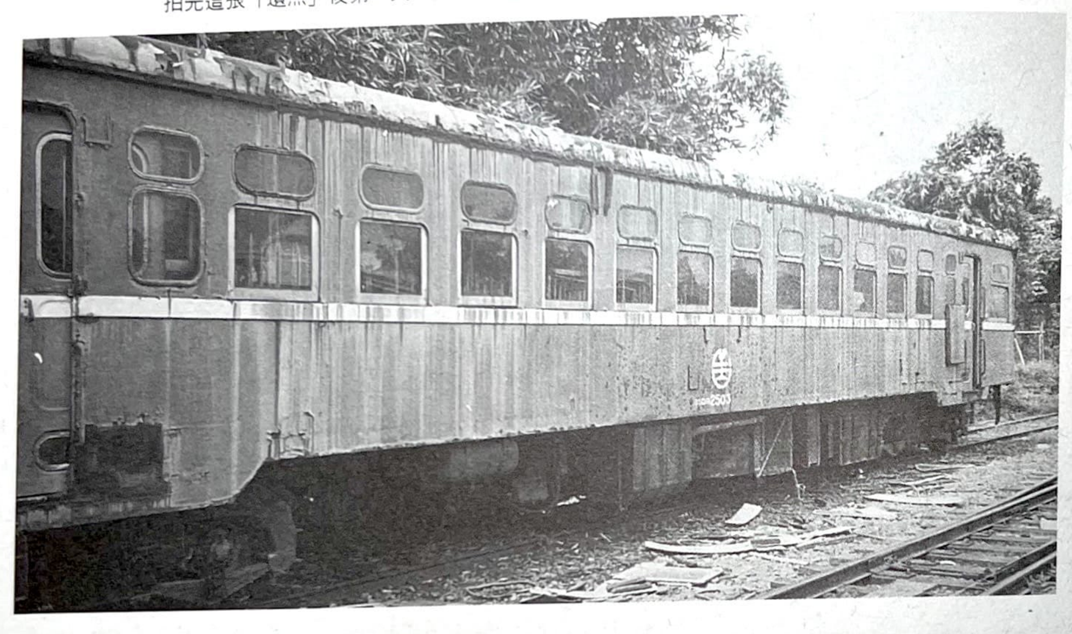
台鐵若有部分路段一直未電氣化，那這批柴客就大概能留下來。不過，台鐵現在每年猛拆支線，使這群奔馳在支線原野的火車，活動空間變小了許多，未來是否報廢就不得而知。台鐵除非全面電化，否則調度靈活、不用調頭的柴客，短期內是很難被淘汰的。只是它們日漸老舊，命運未卜，是否會受重用很難說，大家還是好好珍惜它還「活」著的時候吧！



柴油客車時期形式圖

消失的飛快車
（DR2500、DR2600型）

拍完這張「遺照」後第三天，圖中的飛快車就永遠消失了。1989.7. （鄭銘彰／攝）

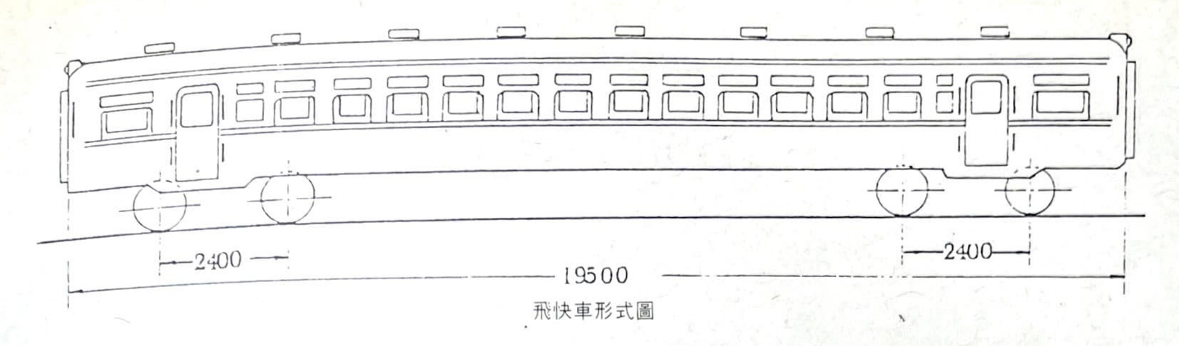


「火車快飛，火車快飛……」同樣的兒歌依舊傳唱，但是在寶島的土地上，我們卻已經永遠失去飛快車了。

當年的飛快車，曾因招選素質優良的飛快車小姐而風光一時。那個年代的飛快車小姐，就好比是今天的空中小姐、中國小姐，要是被選上了，鄉親們都爲之感到驕傲，當時還有人以她們爲題寫了一首流行歌曲呢！

飛快車是台灣鐵路動力柴油化的新貴，在鐵路局的編號中，是屬於DR2500及DR2600型。它們是由日本的東急車輛所製造，部分在台裝配。這批火車，於民國四十三年九月開始營運，初期行駛台北到彰化，在民國四十五年二月一日時，才延駛到高雄。這一次的改點，廢除了成功號、銘傳號的列車名，而加入了飛快車來行駛縱貫線，有點長江後浪推前浪的意味。不過，飛快車也不負衆望，台北到高雄只花五小時半來跑，創下台鐵的速度記錄。

這些飛快車在光華號、觀光號陸續加入後，頓



飛快車形式圖

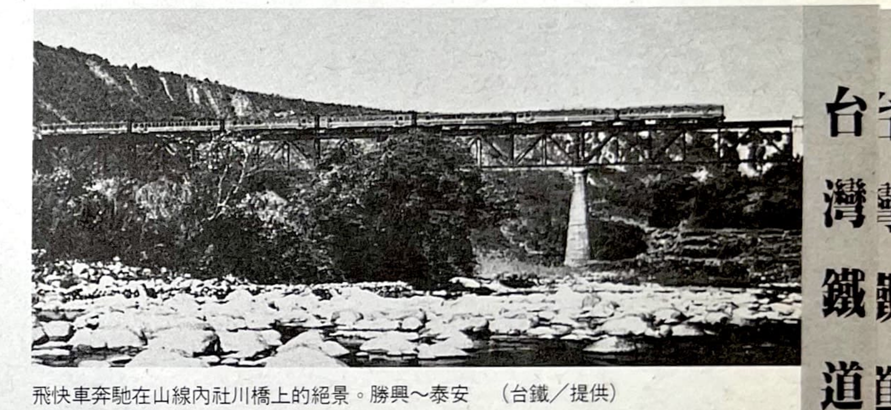
時失去了競爭力。到後期，還曾被貶到東勢線行駛。但是在飛快車的晚年，仍有值得一提的豐功偉績：那就是當北迴鐵路尚未完成，只有和平至花蓮的南段先通車時，曾把三輛飛快車坐船送到花蓮來行駛，所以北迴鐵路南段開通時的紀念火車，便是飛快車了。

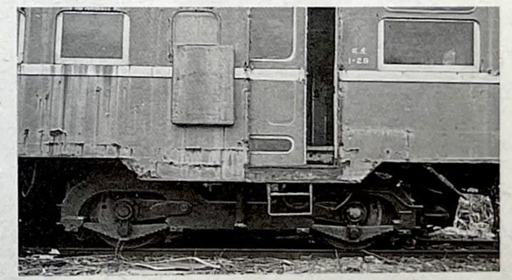
但很不幸，飛快車在民國七十八年的七月上旬，於台北機廠的火車墳場解體殆盡，沒有任何一輛飛快車的動力車留下來，只有一輛拖車倖免於難。

當時曾目睹這一過程的鐵道迷鄭銘彰表示：剛開始，他在台北機廠附近的平交道上，看到裡面的火車墳場火光不斷，彷彿是在解體火車。這樣的火花持續了近一週之久，實在是看不下去了，只好到解體的現場一窺究竟。這才發現，解體的正是飛快車！

據現場的人員表示，這一次的解體火車，大概拆了十多輛，飛快車是其中大部分。解體的工作人員，把一輛輛的火車分成數塊，再用停在附近的卡車載走。當鄭銘彰到時，已只剩下三輛，而其中一輛則已在拆解。

我們的飛快車，就這樣消失了！


飛快車奔馳在山線內社川橋上的絕景。勝興～泰安　（台鐵／提供）


飛快車裝用的英國轉向架非常特殊。1989.7.
（鄭銘彰／攝）

再見飛快車
（DR2510型）



DR2511號停於板橋調車場內。1991.11.　（洪致文／攝）

對於許多上了年紀的人來說，「飛快車」一直是他們無法忘懷的一種火車。雖然它的外型今天看來毫不起眼，而且幾乎早已解體殆盡而無處可見，但它卻一直是寶島民眾所津津樂道的「高級火車」。民國八十年底台鐵有兩輛新的柴油客車，「借」用了飛快車當年的車輛編號加入行駛，雖然它的外型和當年的飛快車有很大的不同，但也許它們之間還有某種「親密關係」哦！

這兩輛編號DR2511與DR2512號的柴油客車，是由唐榮所製造。它究竟是全新的柴油客車，還是拿當年飛快車舊車底架加以運用重新打造，似乎已經不可考，除非台鐵公佈，否則將是永遠的謎。

飛快車之所以會這樣讓人懷念，當年飛快車小姐的首開風氣之先也是一大主因。民國四十五年，台鐵首度引進女性服務員於飛快車上，受到社會大眾普遍的注目，每次舉辦選拔更是轟動異常。

一位如今尚在台鐵服務的「飛快車小姐」卓雪梅，談到當年的盛況時，仍難掩心中的那份驕傲。她是民國四十六年十二月考入台鐵，四十七年開始擔任這項工作。她回憶說：「當年來報名應徵的小姐相當多，但一期大概只招收十名，所以飛快車小姐的素質才會在高淘汰率下，具備如外界所感受到的優良素質。」

卓雪梅覺得，以前飛快車小姐的名稱雖然非常

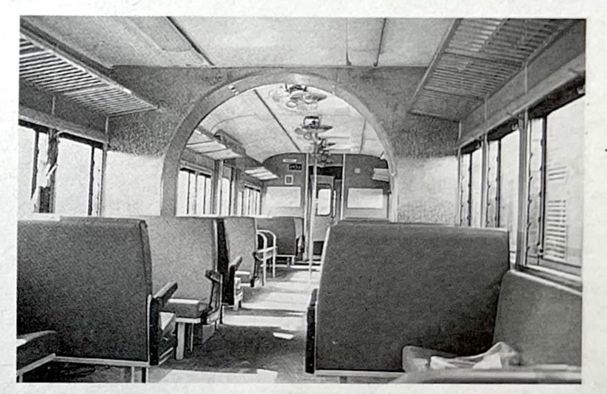
風光，但是工作的辛苦卻比今天的自強號小姐有過之而無不及。那時，每一班飛快車大約只有三、四節車廂，而每一車上則都有一位飛快車小姐來服務乘客。

當飛快車要出發時，她們要站在車門口協助旅客乘車。有些老弱婦孺步上車門較不方便，她們便要隨時站在門邊扶上一把。

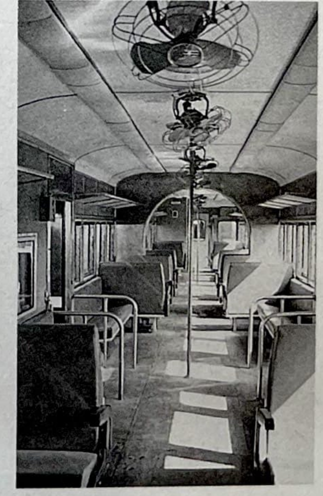
當車子開動後，一連串忙碌的工作就要開始。由於那時台鐵開辦對號乘車不久，許多民衆尚不了解、或者根本找不到座位，所以飛快車小姐開車後的第一項服務，就是幫乘客找位子。等安頓好後，便要開始分送報紙、雜誌了。

當時因爲物資有限，雜誌看完是要「回收」的，但報紙也不是人手一份，每隔一段時間，她們就要把報紙收回，重新折疊再交給還未閱讀的乘客傳閱。如果是早晨開出的飛快車，則開車後還要登記有那幾位旅客要購買便當，等車到台中時，以鋁質大鐵盒裝的熱騰騰飯盒便會送上車來。

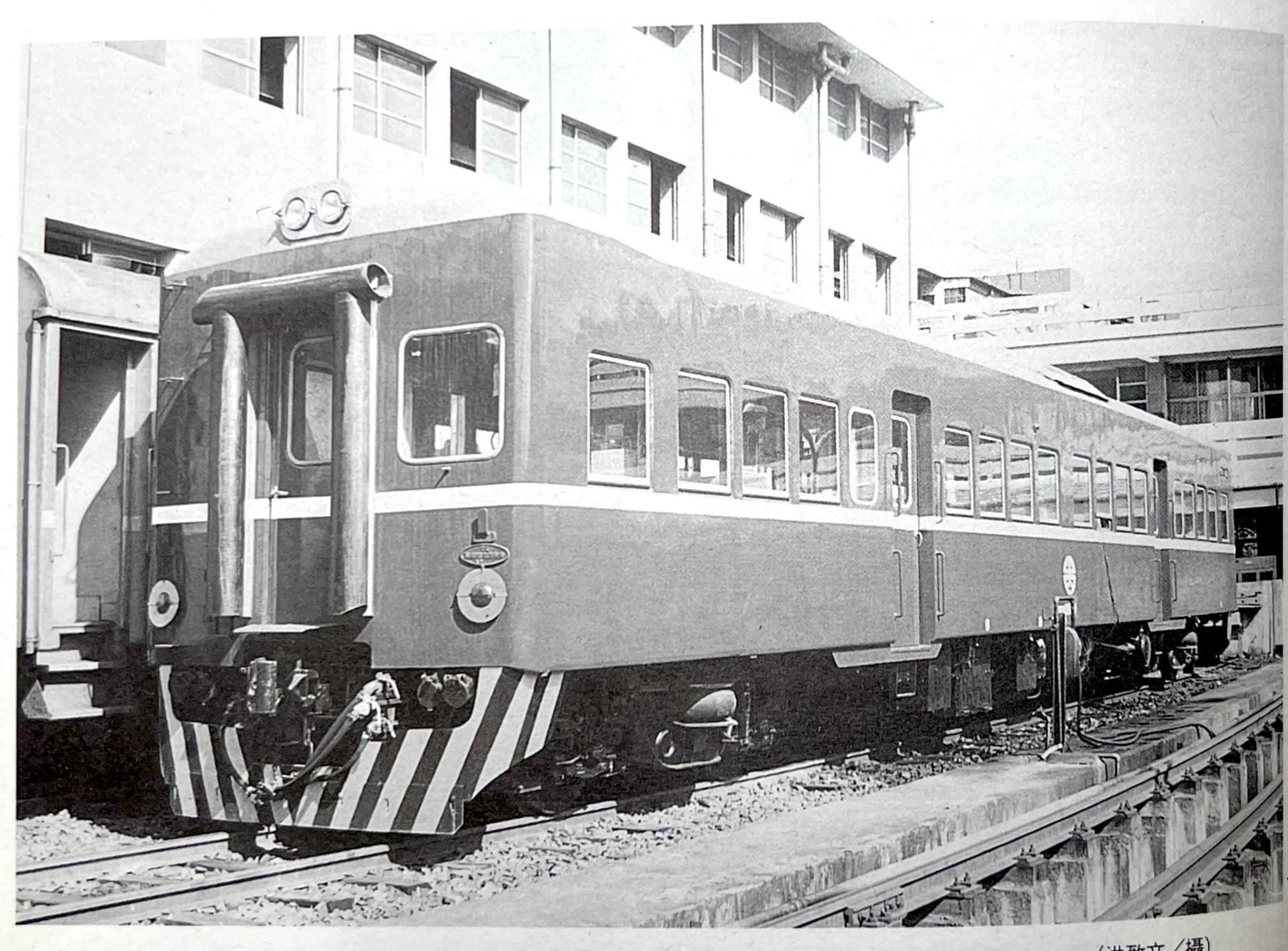
此外，飛快車小姐還要在列車行駛時，分送冰毛巾給旅客擦擦手。這個服務台北到高雄間一共兩次，她們要端著裝有冰毛巾的盤子，以小夾夾起分送乘客，再一一收回。卓雪梅說：「在民國四十幾年那個時代，樣樣物品都極爲缺乏，我們開車時帶了幾條毛巾出來，下車時就要有幾條交回去，少一



車內的「拱門」原來內藏排氣管。1991.11.
(洪致文／攝)



車內座椅爲通勤車的「非」字形設計。1991.11.
(洪致文／攝)



外型頗「新潮」的DR2510型。1991.11.　(洪致文／攝)

條都要賠呢！」

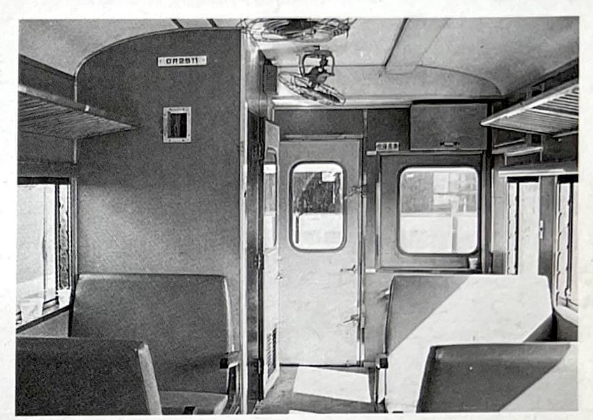
那時的火車並沒有空調設備，所以跑不到一半，早已經是灰塵滿天飛。再加上當時的飛快車座椅，並沒有裝設椅套，所以行車中，飛快車小姐還有擦椅背的服務，以免讓旅客坐在髒椅子上。

那時飛快車的速度雖然是台鐵最快的，大概五個多小時就可從台北跑到高雄，但是它的避震效果似乎不太好，卓雪梅的感覺是：晃動非常厲害，有時一不小心，都要倒在旅客身上了呢！

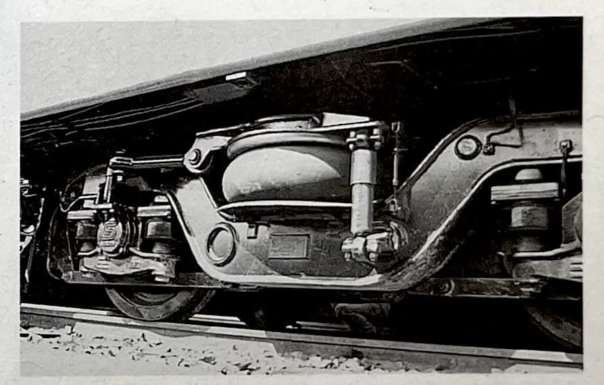
這個現象與當年飛快車的轉向架有很大的關係，不過，新近出廠的這兩輛飛快車「親戚」，裝的可是台鐵最高級的TR53型空氣彈簧轉向架，比一些莒光號還要先進。它們的內部，是通勤式的配置，廁所也是和自強、莒光同一級的自動沖水式馬桶。它兩端都有駕駛台可以控制，所以不必轉頭，調度非常靈活。車廂的牆壁有條煙管通往屋頂的煙囪，但為了加以美化，還特地偽裝成「拱門」的模樣，和東線自強號的內部相同。

這兩輛車的高級化走向，和當年飛快車一樣是會讓人震懾的。它的車體雖是唐榮製造，但卻裝有美國的固敏引擎，以及義大利名牌SOCIMI所生產的轉向架，連車廂的風擋，都還是歐洲式的設計呢！

姑且不論這兩輛車究竟是不是飛快車的投胎轉世，如果台鐵能把當年飛快車上那種尊重旅客、提供高品質服務的精神，落實到今天的各級列車上，相信再度拉回許多流失的顧客，是國人可以期待的。



DR2510型兩端皆有駕駛室。1991.11.　（洪致文／攝）

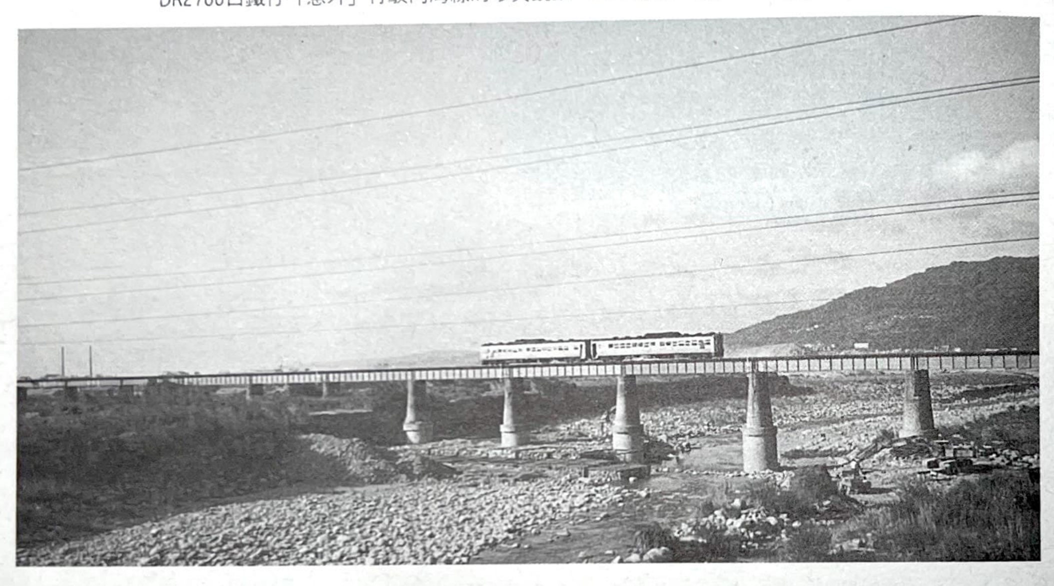


它使用TR53型空氣彈簧轉向架，是台鐵普通車第一次裝用。1991.11.　（洪致文／攝）

永恆的白鐵仔

光華號特快車

DR2700白鐵仔「意外」行駛內灣線的珍貴鏡頭。上坪溪橋　1991.10.（童振疆／攝）



或許您曾經在火車站或火車裡，聽到鐵路局的員工提到「白鐵仔」這個稱呼，但是白鐵仔是指什麼卻不知道。事實上，白鐵仔就是曾在西部幹線風光一時的光華號特快車，因為車廂的外皮以不銹鋼的白鐵打造，因此才有這個暱稱。白鐵仔自從民國五十五年上路後，便和俗稱「黑頭仔」的蒸汽火車頭並稱台灣鐵路的「黑與白」兩車種，只是性能優越的白鐵仔能以時速一百公里的速度奔馳，不只把黑頭仔遠遠拋在後面，還堪稱西部幹線電化前速度最快的火車。

白鐵仔是由日本的東急車輛所製造，包括動力車二十五輛，拖車六輛。自從民國五十五年十月三十一日以光華號為名開始行駛後，曾創下四小時四十分鐘由台北開到高雄的記錄。因為縮短了行車時間，而且還隨票附贈飯盒、茶點，頗受民眾喜愛，因此是當時鐵路局的「招牌列車」。但是西部幹線電化，引進自強號電聯車後，光華號便從縱貫線上退了下來，不過因為白鐵仔性能尚佳，所以轉而投入

2100
2100
19500
20274

DR2700型柴油客車形式圖

當時剛完成的北迴線，繼續爲人們服務。後來，由於車體日漸老舊，不再適合長途行駛，遂改稱柴油特快車(簡稱柴快)，行駛基隆、中壢間的通勤路段，以發揮它的剩餘價值。

雖然白鐵仔從光華號蛻變爲柴快後就一直在北部區間行駛，但有一陣子它也曾南下爲高雄、屏東間的南部通勤旅客服務。在EMU400型通勤電車加入營運後，白鐵仔便又從北部消失，全跑到台中附近去當通勤車，山線、海線以及彰化到斗六間，都還見得到它。

常坐白鐵仔上下班的旅客經常會抱怨它的車門過小且只設在一端，當人很多時便要花上許久的時間才能讓旅客上下車。事實上，白鐵仔的設計根本就不適合拿來當通勤車使用，從它在車廂中央的拱門設計就可以發現，它應是屬於較高級的對號車種，只是在各種因素的考慮之下，陰錯陽差地跑來載上下班的乘客，才會造成民衆的抱怨。

據許多火車迷的回憶，白鐵仔居然是大家小時候印象最深刻、最心怡的一種火車。每當它啓動時，發出的魄人心弦引擎聲，往往在耳邊迴盪不已，無怪乎它被鐵道迷公認爲「永恆的白鐵仔」，是台鐵最佳的「人氣列車」。



早年的白鐵仔是十分風光的光華號。沙鹿站
(洪祖仁／攝)

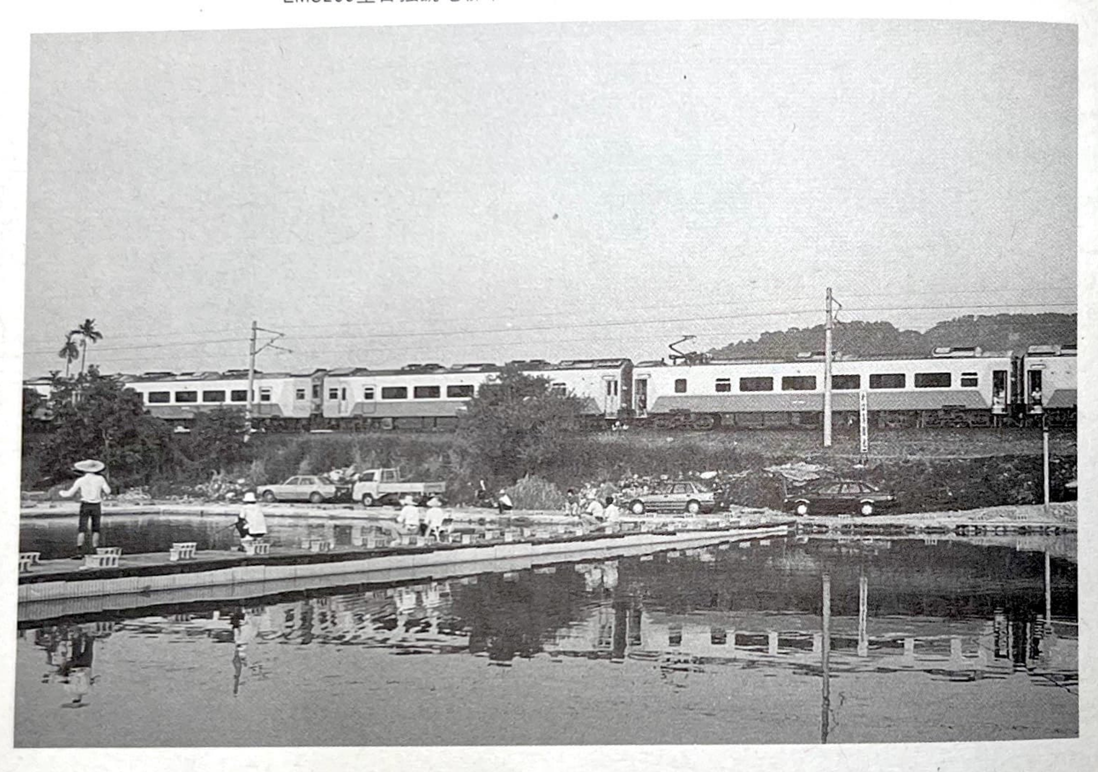


白鐵仔在海線當區間車。談文南號　1990.9.
(洪致文／攝)

台灣最高級的火車

自強號

EMU200型自強號電聯車。豐原北　1991.8.　(洪致文／攝)



台鐵的自強號分爲電聯車與柴聯車兩種。電聯車（EMU）是用在電化區間，而柴聯車（DMU）則用在沒有電氣化的路段。

電氣化施工時，台鐵推出的第一代電聯車，便是型式EMU100型，由英國GEC公司所生產的五輛一組電車。它的外型極富歐洲風味，車體下緣的圓弧設計更有流線形的快速感覺。一組EMU100型共有五輛車，分別爲動力車（EP）、馬達車（EM）、二輛拖車（ET）及駕駛拖車（ED），因爲五輛一組調度非常不靈活，不是十節就是十五節，台鐵在嚐到苦頭之後，往後所添購的電聯車，便不敢再使用這麼「大編組」的設計。

民國八十年（一九九一年）七月六日起，台鐵把EMU100型中的拖車挑選了三輛，改裝爲「商務車」，以較高的票價提供較高級的服務，給外界另一種選擇。

商務車內全舖灰色地毯，一排僅設三個座位（一爲單人座，一爲雙人座），豪華的坐臥兩用椅有寫字檯可以折疊使用，車的一端還裝設行動電話，讓旅客能在行車中向外聯絡。行駛初期以台北到高雄九九九元促銷，但業績似乎不太好，搭乘的旅客不算多。民國八十一年三月三十一日開出最後一班，隨即於隔日起灰頭土臉地結束營業。

由於EMU100型自強號十三組一共六十五輛，調度非常不方便，常有車不夠用的困擾，所以台鐵陸續添購了EMU200型及EMU300型的自強號電聯車。它們因有了EMU100型的「教訓」，全改爲三輛一組的小編成方式設計，分別爲兩輛駕駛馬達車（EM、EMC）及一輛動力車（EP），減少了調度上的困難。不過，EMU200型爲南非UCW所製造，EMU300型爲義大利SOCIMI所生產，加上原EMU100型爲英國進口，三者全爲無法相容的電聯車，使台鐵在維修上碰到這群「雜牌軍」，可是傷透了腦筋。

EMU200與300型的二輛駕駛馬達車，外型幾乎完全一樣，不過EMC比EM多了列車長室與終點指

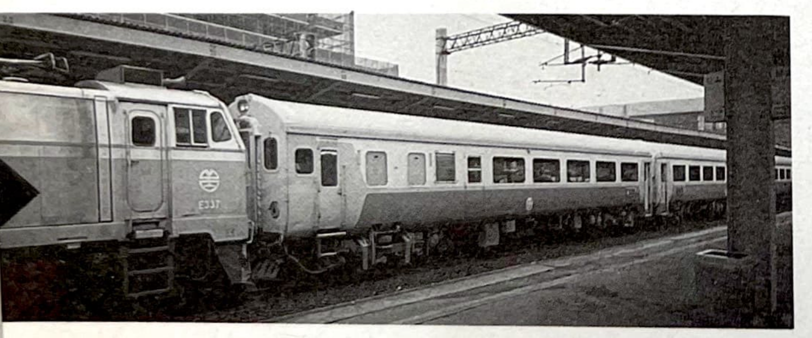


義大利製的EMU300型。嘉義　1989.8.　（鄭銘彰／攝）



EMU300型造型非常優雅。嘉義　1989.8.　（鄭銘彰／攝）

EMU100型是台灣第一代的電聯車。魚藤坪橋　1990.9.
（洪致文／攝）



EMU100型曾一度沒有「大補機」無法上路。松山站內
1991.（洪致文／攝）

示控制器，是它們小小的不同。

除了這些自強號電聯車，台鐵的自強號也有柴聯車，多在東幹線及南迴線使用。（只有過年或連續假日的運輸尖鋒，才會到縱貫線當加班車運用。）

民國七十一年（一九八二年），向日本東急車輛購製的三輛一組柴聯車DR2800型，加入台鐵自強號的陣容。它的外型類似同爲東急所製造的白鐵仔光華號（DR2700型），只是多了冷氣與內裝較高級。它一共有十組三十輛，包含動力車二十輛（DR2800型），拖車十輛（DR2850型），以二輛動力車加一節拖車稱作一組，由拖車上的引擎發電機供應冷氣、照明的電源。

由於北迴線一票難求，台鐵自強號柴聯車常常擠得滿滿的，因而不得不添購新車。民國七十三年（一九八四年）向東急續購了五組十五輛的DR2800型，但仍感不足，於是陸續有DR2900與DR3000型的加入。

DR2900型爲日立製作所製造，冷氣置於屋頂上，和DR2800型有很大的不同，但依舊屬於三輛一組的柴聯車。它的動力車爲DR2900型，而拖車則稱作DR2950型。民國七十六年春節，這五組十五輛的新柴聯車，便加入北迴線行駛。

民國七十九年（一九九〇年），台鐵增購的二十七組八十一輛DR3000型自強號柴聯車，從四月起分

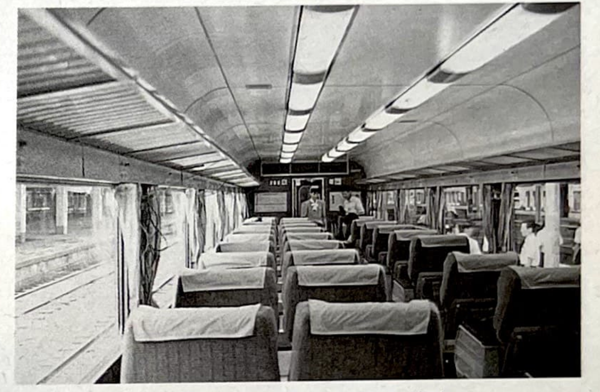
六批由日本運抵台灣，成爲東幹線的生力軍。它們仍爲日立製作所生產，和DR2900型幾乎完全一樣，沒有什麼很大的差別。它的動力車有五十四輛，編爲DR3000型，而拖車二十七輛，稱爲DR3070型。

至民國七十九年(一九九〇年)底，台鐵的自強號柴聯車總數高達一百四十一輛，陣容實在非常龐大。它那不銹鋼的外殼，透過陽光反射之後，總是「金光閃閃」格外迷人，五組十五輛長大編成的魅力，更是火車迷競相拍攝的對象，畢竟它是如今台灣最「閃亮」的一種火車啊！

自強號電聯車（EMU）基本資料

形式	EMU100	EMU200	EMU300
編成	EP+EM+ET+ET+ED	EMC+EP+EM	EMC+EP+EM
製造廠	GEC	UCW	SOCIMI
製造國	英國	南非	義大利
製造年	1979	1986	1988
採購輛數	65	33	24
最高速度(km/hr)	120	120	130

註：EMU100型的ED110於1982.3.8.新竹頭前溪事故後報廢，ED112於1991.11.15造橋事故後報廢。

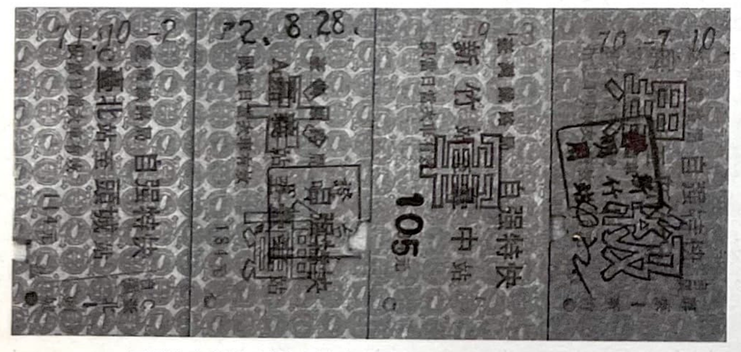


EMU100型的商務車內景。1991.7.　（洪致文／攝）



商務車的座椅附設有寫字檯。1991.7.　（洪致文／攝）

DR2800型自強號柴聯車。花蓮　1990.8.　(洪致文／攝)



早期的自強號車票爲橫式印刷，高雅大方。(洪致文／藏)

自強號柴聯車(DMU)基本資料

形　式	DR2800	DR2850(拖車)	DR2900	DR2950(拖車)	DR3000	DR3070(拖車)
製造廠	東急	東急	日立	日立	日立	日立
製造國	日本	日本	日本	日本	日本	日本
製造年	1982,1985	1982,1985	1986	1986	1990	1990
輛數	30	15	10	5	54	27
最高速度(km/hr)	110	110	110	110	110	110

註：各型車之輛數，爲至一九九一年底所採購之總數。

有趣的自強號命名由來

台灣鐵路在八○年代，最高級的火車便是自強號了，它不只速度快、而且票價也非常貴，因此常常惹來外界的「討論」。也許是愛之深、責之切，自強號常被人要求眞該「自強」一點，難道這和它的名字有關嗎？

事實上自強號的命名由來，也是一段非常有趣的「奇聞」，若是仔細探究其來龍去脈，保證會讓人像看「笑話」一樣覺得非常有趣，更可以想見咱們的火車名，爲什麼總會那麼不浪漫了。

台鐵在電氣化購進了第一批六十五輛的電聯車

後，便想替它取個名字，於是在民國六十六年八月十五日至九月十四日的一個月間，委託中華民國民意測驗協會，以隨機採樣的方式訪問了四千餘名旅客，用事先預備好的四十多個名稱供其參考選定，期望由此來取個好名。

這四十多個的參考名字，便是整個命名活動最有意思的地方，幾十年來的「台鐵文化」於此表露無疑。像是其中的一個「知恥號」，還好沒有被選上，否則人人坐上知恥號電聯車，是不是要一路由台北「羞恥」到高雄？

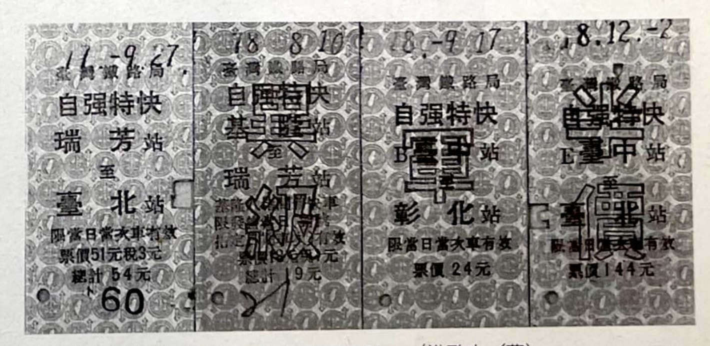
另有一個「無敵號」，讓人不得不想到小朋友最愛看的無敵鐵金剛。當時若是交給國家未來主人翁圈選，今天咱們的台灣鐵路，就有無敵號一路由台北「殺」到高雄，多神氣啊！

除了這兩個較有意思的名字外，台鐵也列了一些意料之內的名字，像是勝利號、自由號、中正號、中興號、總統號、反攻號、東海號、平安號、人權號、禮義號、復神號、踏實號、四維號、神洲號……。

最後的結果大約是自強、勝利與自由三個名字各佔三分之一，鐵路局以此結論呈報省府，終定名為「自強號」，期望這批車能「莊敬自強、處變不驚」，而且要「自強不息」。無奈自強號自開行以來，風波不斷，好像老是不太順利。是筆劃不對還是字義不好？恐怕只有天知道了。



右爲DR2900型，左爲DR3000型柴聯車。花蓮機務段　1992.2.
（洪致文／攝）

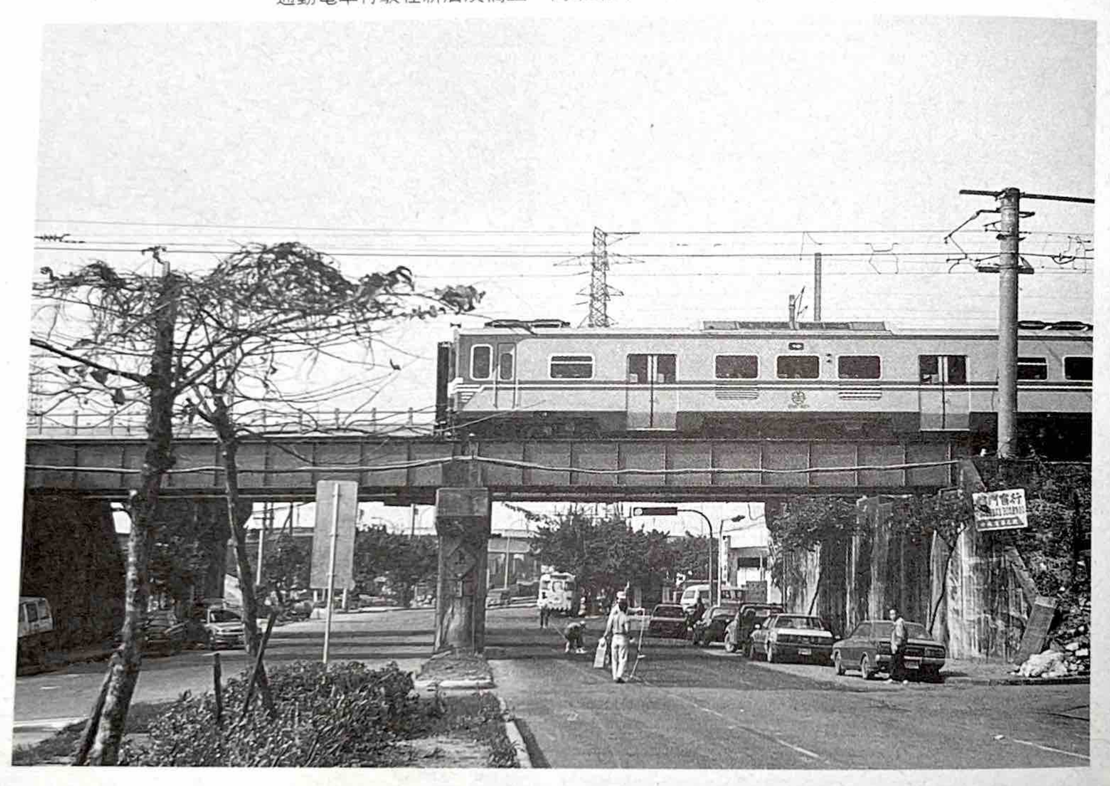


自強號的車票後來也改爲一般的直式印刷。（洪致文／藏）

自強外殼復興票價的

通勤電車

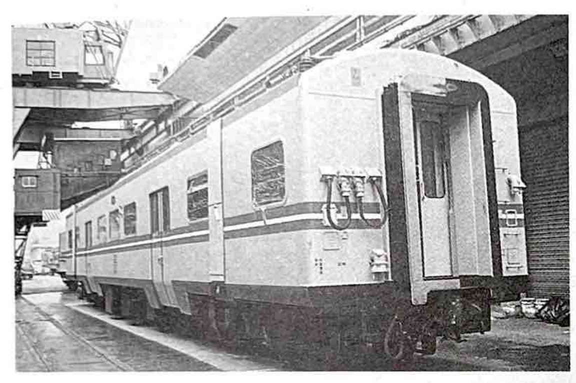
通勤電車行駛在新店溪橋上。萬華站外　1992.2.　（洪致文／攝）



台鐵在長期虧損的包袱下，打算以短途通勤乘客作爲其新的訴求，期以能拉回被高速公路搶走的大量旅客。在這個大方針下所引進的，便是「通勤電聯車」。

這批有著自強號製作水準的電聯車，台鐵可以說是賠本營運，只收復興號票價。不過自從民國七十九年十一月初正式營運以來，外界的抱怨聲一直不斷，故障事件也頻頻發生，使這批南非UCW所製造的EMU400型，遭到了大衆不斷的指責。

事實上，這批電聯車的高級化設計，並不適合



通勤電車抵基隆港。1990.8.29.　(台鐵／提供)



通勤電車「下船」的一刻。1990.8.　(台鐵／提供)

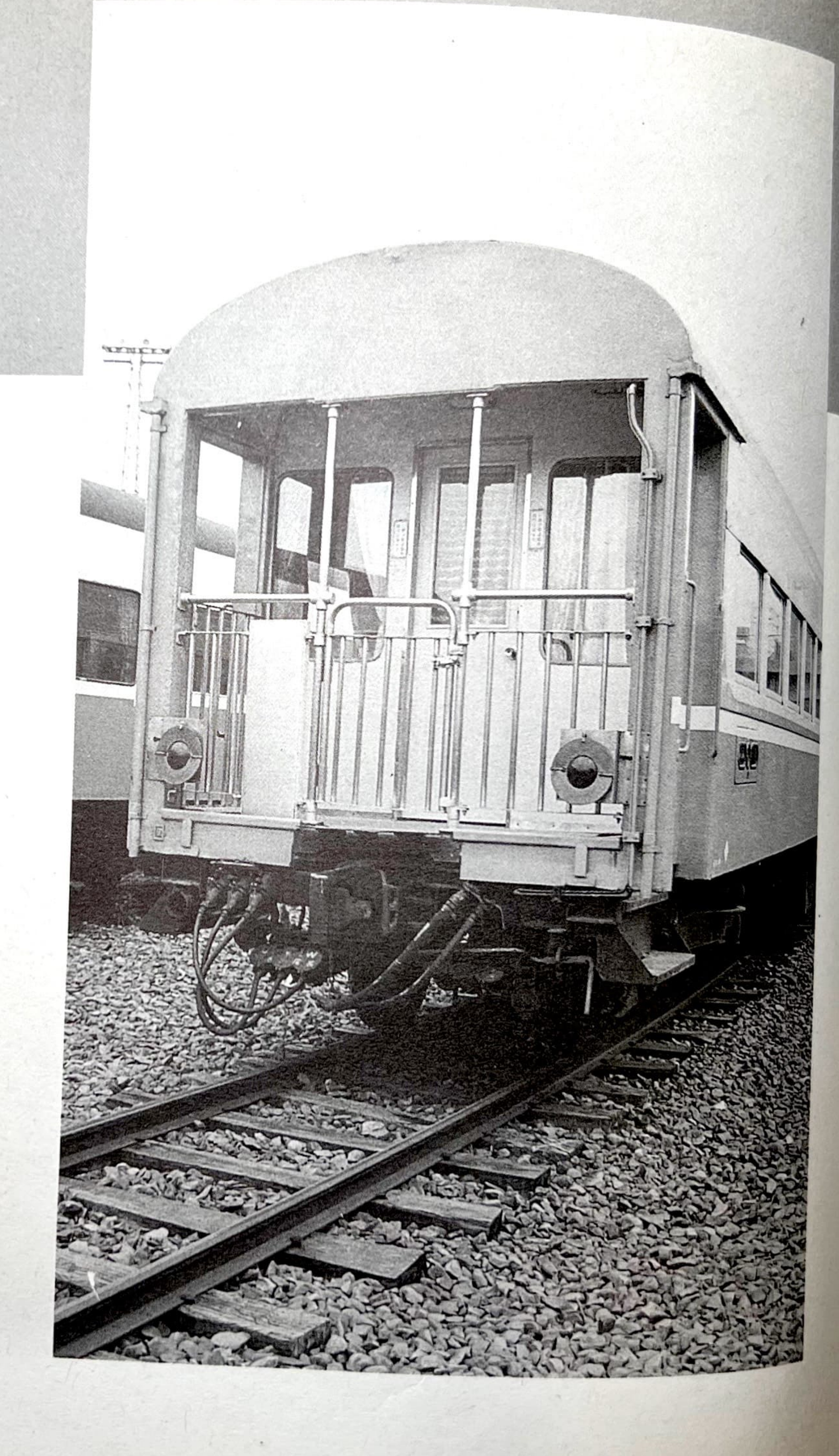
作通勤列車。它一側只有二個門，在通勤時間根本不夠用，外國的通勤車，一側至少要有三個大門，甚至還有六門車的設計，如此才能快速讓旅客上下車。

咱們的通勤電車，上下班時間擠得不像樣，一組四輛的編成，實在是少得可憐，難怪火車通勤族對它都不會有什麼好感。台鐵日後再購入的通勤電車，如果依舊是如此這般的設計，恐怕又會嚇跑許多好不容易拉回來的乘客了。



1990.11.9.通勤電車首航紀念車票。(洪致文／藏)

第三章 牽來拖去的台鐵客車





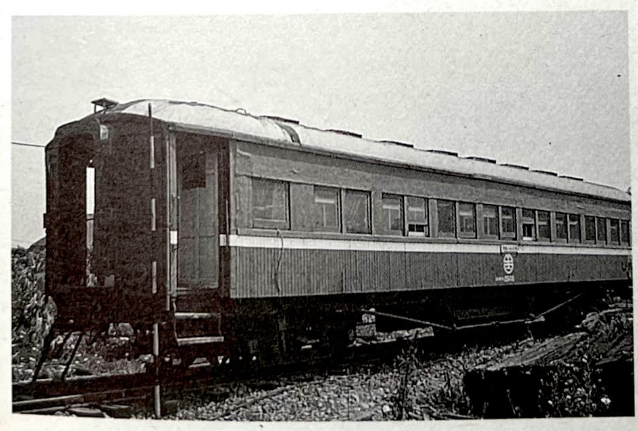
極富「原味」的
木造客車

早年平溪線是以火車頭牽引一節木造客車加一節守車行駛。　三貂嶺站　（洪祖仁／攝）



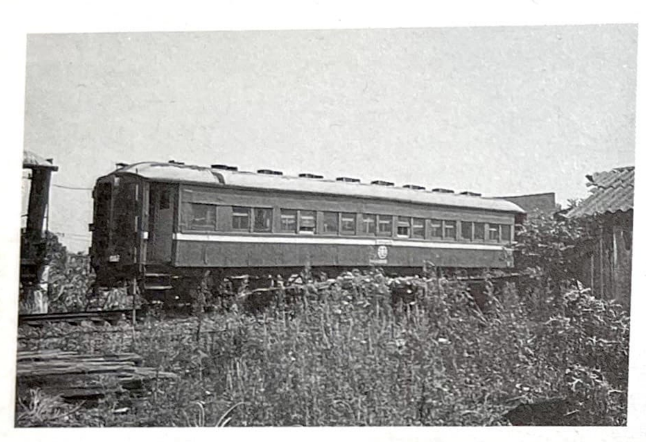
火車的車廂，在早期皆是以木造的爲主。台鐵在光復以前，除了32000及32100這兩型客車爲鋼體車外，其餘的均爲木造客車。行走裝置方面，早期以單軸無轉向架的車輪爲主，但因其避震效果不佳，慢慢的便以二軸轉向架的車予以替換（台鐵從無三軸轉向架之客車）。台鐵用於木造客車的轉向架有TR10至TR16等幾種型式，一般皆以Bogie式客車稱之。

這幀照片雖然模糊，但卻是研究台灣早年客車史非常重要的一張。　板橋附近
（洪長庚／攝　洪致文／收藏）

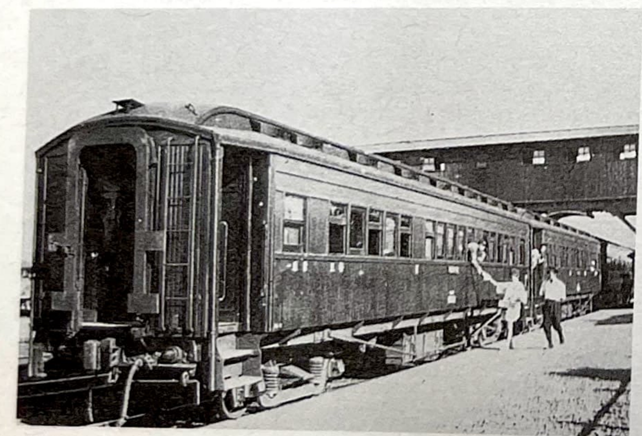


大型木造客車。宜蘭站　1991.6.
（洪致文／攝）





目前剩下的木造客車，多爲鋼樑廠的工程宿營車
宜蘭站　1991.6.　（洪致文／攝）



雙層屋頂的三等木造客車。1940.8.　（裏辻三郎／攝）

這些木造車分爲小型、中型、大型三種，小型客車的車長約十三點八公尺，車寬約二點五六公尺，車身斷面最小。中型客車與大型客車在長度方面相差不多，約在十七公尺上下，其差異爲中型車的車寬較窄，至於大型車便與鋼體車差不多。

木造車因爲車身用料關係，較爲髒亂，容易滋生蚊蟲蟑螂。當時車廂內的「亂相」，大概可以「蟑螂滿天飛，垃圾滿地堆」來形容，其內部「供養」的「昆蟲」，實在多得可怕。據民國五十三年七月的報告，以毒餌殺死最多隻蟑螂的一節客車，是平溪線的TP2012號三等普通車。在這輛「冠軍車」內，居然宰了三百六十六隻的蟑螂，實在驚人。

台鐵的木造客車陣容曾經非常龐大，有花車、頭二等瞭望車、公務車、二等車、三等車、餐車、臥車、行李車、郵政車……等許多種類，數目高達四百多輛。日據時代二等車配以藍條，三等車配以紅條加以區分，光復後則統一藍底白條爲其基本塗色，不再以線條分辨。

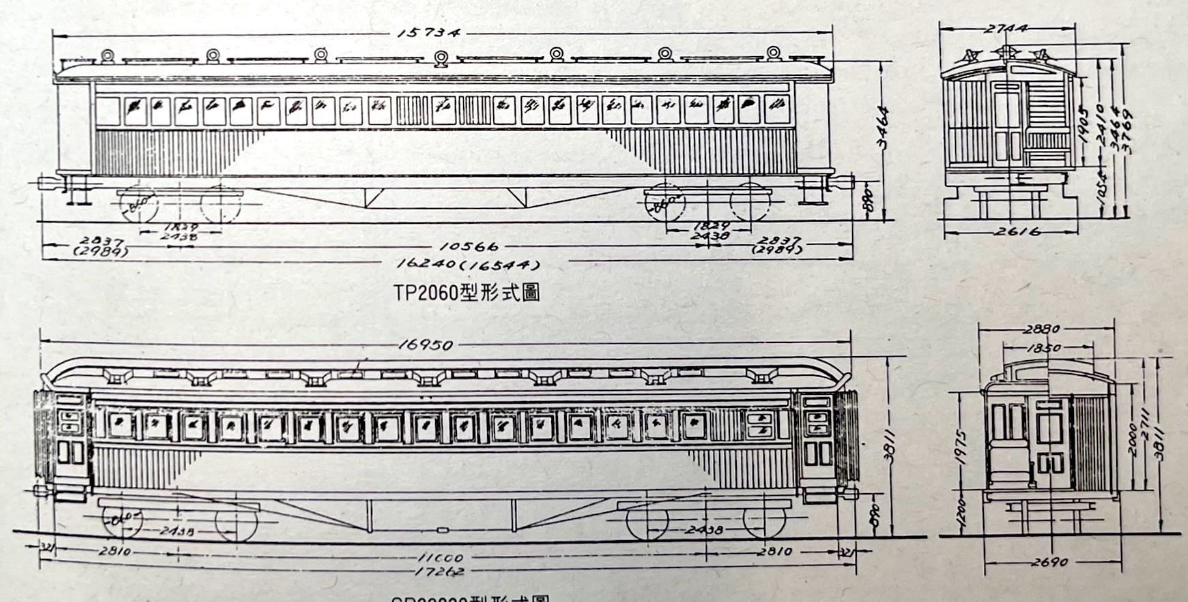
據鐵路局光復時的統計資料，接收之初可用客車有三百四十五輛，木造客車即佔了三百三十七輛之多，但這些車中的百分之八十均已逾齡老舊，安全度堪慮，台鐵乃有更新之議。無奈因爲當時財力拮据，加上客車也不夠用，只好先改善這些車的設備，包括加裝百葉窗、電扇，並改座椅爲軟墊，於

民國四十六年全數完成，延長了木造客車的使用年限。

民國四十七年起，台鐵爲了解決此問題，開始將轉向架型式老舊、不夠堅固的八十六輛木造客車列爲淘汰的對象，其餘的二百五十一輛，以每年二十五輛的速度分十年加以鋼體化。民國四十八年一月東勢線通車時，五輛首批完成的客車首度亮相，

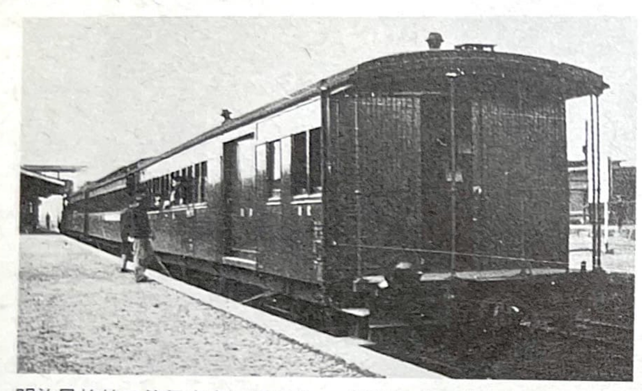


花車是台灣最高級的木造客車。1991. 鄭銘彰／攝



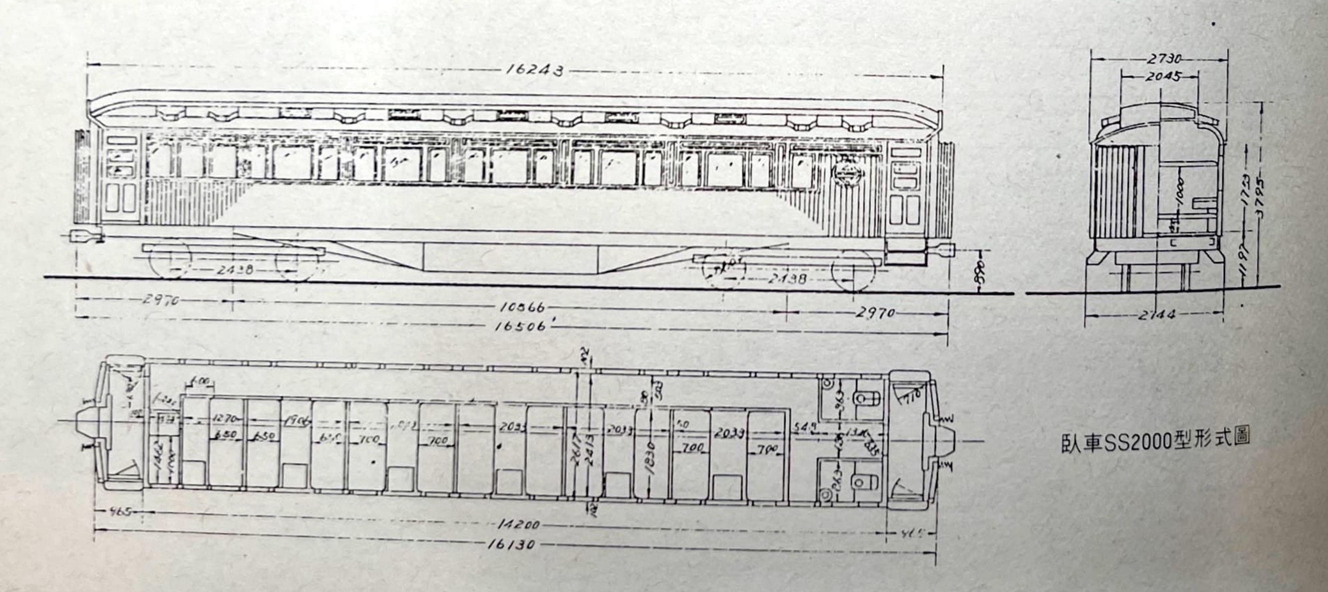
TP2060型形式圖

SP22020型形式圖


明治風格的三等行李車。1940.8.　（裏辻三郎／攝）

一月二十一日起，正式加入縱貫線營運，行駛台北經海線循迴台中的路段。

在台鐵年年都有鋼體車經台北機廠更新出來後，木造客車的數量日漸減少。直到今日，所剩的木造客車幾乎全爲特殊車輛，一般民衆是很難再搭乘到。現存的木造車，最大宗者爲鋼樑廠使用之工程宿營車，它們定時還要回北廠檢修呢！其他的木造客車則是花車、公務車及瞭望貴賓車，後兩者的保存狀況極差，非常可惜。



臥車SS2000型形式圖

●木造客車型式表

車　　種	型　　　式
花　　車	20 SA 4100，25 SA 4100
瞭 望 車	20 FOB 2000 （註：此車即爲日後之 TPK 2001 號）
單層客臥車	25 FFS 12000，30 FS 22020
單層臥車	25 FS 12000，30 FS 22020
二 等 車	30 SP 2500，30 SP 12000，30 SP 12050，30 SP 12300，30 SP 22020，30 SP 22500
雙層臥車	25 SS 2000，30 SS 22020，30 SS 22500
二等客守車	30 SPK 12300，30 SPK 22020
餐　　車	25 DC 2000,30 DC 22500
二 等 車	20 TP 2220，25 TP 2000，25 TP 2060，25 TP 2070，25 TP 2080，25 TP 2090，25 TP 2110 25 TP 2210，25 TP 2300，25 TP 2400，30 TP 2450，30 TP 12000，30 TP 12040，30 TP 12050 30 TP 12070，30 TP 1290，30 TP 12300，30 TP 12350，30 TP 12370，30 TP 12500 30 TP 22020，30 TP 22500
三層臥車	30 TS 22020
三等客守車	18 TPK 1000，18 TPK 1010（註：此兩型爲由 18 DR 1000，18 DR 1010 小型柴油車卸下引擎改爲拖車而來），25 TP 2000，25 TPK 2040，25 TPK 2100，25 TPK 2200，25 TPK 2500 30 TPK 12000，30 TPK 12050，30 TPK 12080，30 TPK 12100，30 TPK 12500，30 TPK 22000 30 TPK 22020，30 TPK 22500
三等行李車	25 TBK 2010，25 TBK 2020，25 TBK 2030，25 TBK 2100 25 TBK 2200，30 TBK 12000，30 TBK 12050
三等郵政車	25 TMK 2000，25 TMK 2010
郵政行李車	30 MBK 12000，30 MBK 12500
行 李 車	30 BK 2000，30 BK 2020，30 BK 12030，30 BK 12050
公 務 車	25 SC 2010，25 SC 4
衛 生 車	25 HC 2000
給 養 車	30 KT 10000
工程宿營車	25 ES 2000，25 ES 2050

堅固、耐用的
鋼體客車

如今的台灣鐵路，幾乎全是鋼體客車的天下。花蓮站外　1990.8.　(洪致文／攝)



台鐵的鋼體客車，種類數目均非常龐大，大略可分成有空調與無空調二種。無空調的客車，爲普通車、平快車、快車及對號快車等列車使用；有空調的列車，則用在觀光、莒光、復興等列車上。

沒有冷氣的「舊型客車」

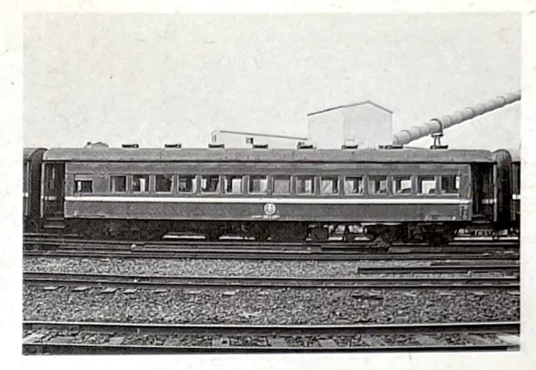
無空調的鋼體客車，一般以「舊型客車」稱之，日據時代即有32000及32100這二型。它們的車長都在十七公尺上下，較今天的標準車長二十公尺短了一些。在台灣鐵路尙有等級制度存在時，每一型車大致上都有二等與三等二種，至於頭等則較爲少見。前述的二種舊型客車，便都有二等、三等的車廂。32000型爲台灣的首批鋼體客車，其二等車有「二

個一組」的窗戶六組，三等車有「三個一組」的窗戶五組，民國六十四年時尚有部份健在，後來就報廢而消失。32100型則在後來經過更新，民國八十年（一九九一年）時都還健在。

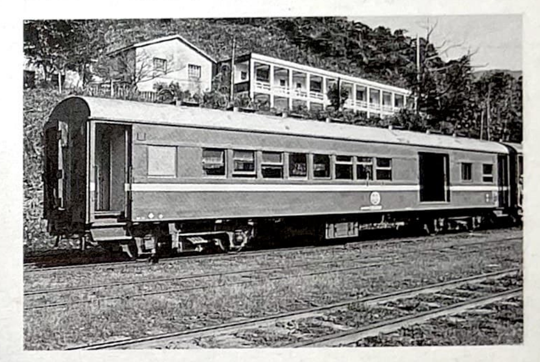
台鐵的這些舊型客車，在等級制度取消之後，便不再有二等、三等的分別，但三等車的標記（TP）依舊沿用，和通勤車（有長條椅或非字型排列椅的車廂）幾乎變爲同義詞；而二等車（SP）則泛指那些有翻背椅、旋轉椅的客車。

無論二等、三等或是普通、通勤客車，它們雖都沒有冷氣空調，但多裝有電扇，由客車自己本身提供電源，不用由電源車或電力機車供應。但是當然也有例外，那即是民國五十六年起，採集中供電式設計的五十三輛32450型客車。它們的車內，雖沒有冷氣，但所有照明、電扇電源的來源，皆採用以「供電行李車」供應的方式。台鐵當時共用七輛這種供電行李車，稱爲CBK32450型。

這一批車在電氣化後因與別的車供電方式不同，調度運用非常不方便，因此決定報廢，進唐榮工廠改造爲莒光或復興號。此後，32450這一型的車便像突然消失了一樣，全數從台灣鐵路上撤退。不過台鐵做事往往都不是很徹底，據火車迷的觀察，32456與32457這二輛，一直到民國八十一年初都還活得好好的，眞可說是「活骨董」呢！



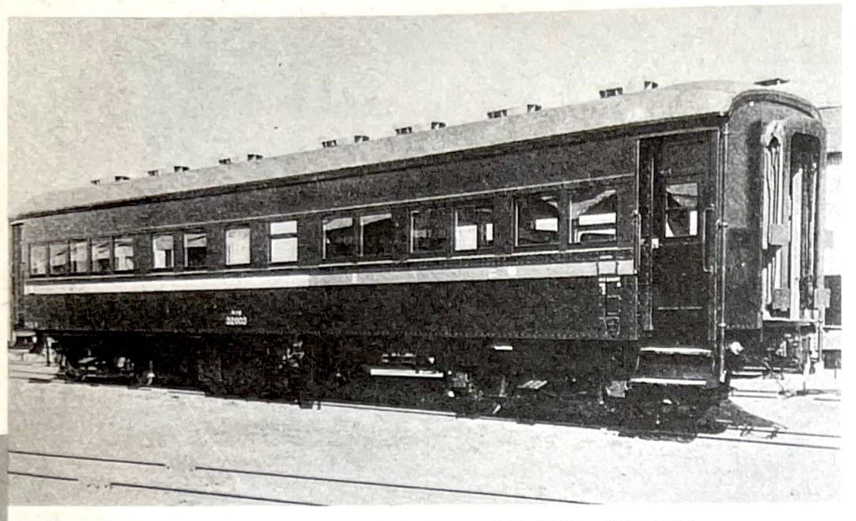
鋼體客車雜型「32300型」的SPK32339號。南調 1991.11. （洪致文／攝）



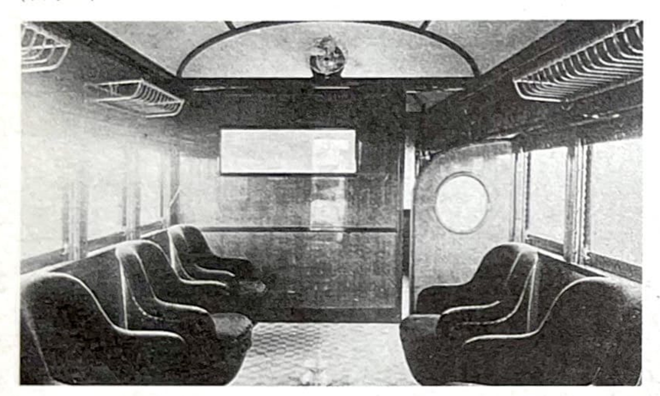
二等行李車SBK32300型。內灣站 1991.10. （洪致文／攝）



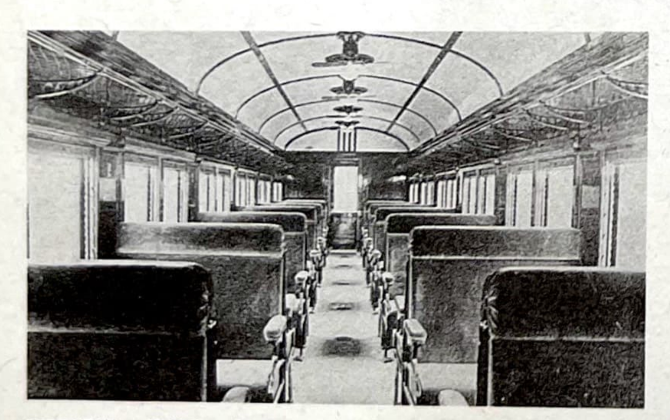
十七公尺長的行李車BK32300型。花蓮機務段 1992.2. （洪致文／攝）



台灣最早之鋼體客車「32000型」的頭二等合造車。
(洪致文／藏)



頭二等合造車的頭等室內部。(洪致文／藏)



32000型的二等客室。(洪致文／藏)

台鐵其他數量頗多的舊型客車，外貌大致上都差不多，較特殊者有下列幾型：

32300型

這批車是台鐵木造客車鋼體化後所「冒」出來的產物，它們的前身非常複雜，有中型木造車也有大型木造車，讓人幾乎無法想像它的「前世今生」有什麼相關。

而它的種類也非常多，在鐵道史上曾經出現過的就有二等車、三等車、單層臥車、雙層臥車、三層臥車、二等行李車、三等行李車、二等郵政車、三等郵政車、行李車、郵政行李車、公務車、電源車……等雜七雜八的火車車廂，這或許是因爲它全爲由木造客車所更新鋼體化而來，所以要「包容」木造客車千奇百怪的車型，只好變爲如此這般，有人還趣稱32300型是台鐵鋼體客車的「雜型」呢！

SP32200型及TP32200型

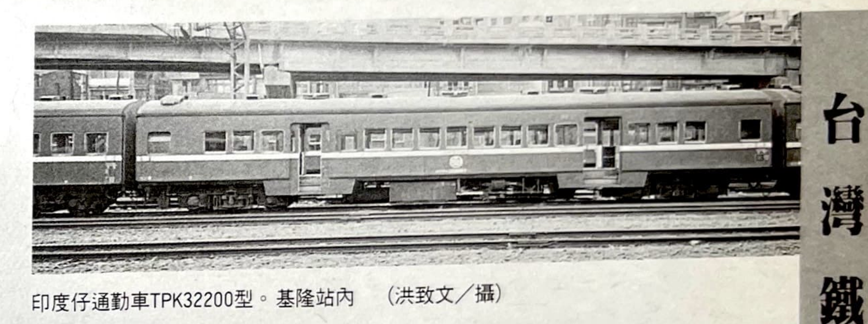
這二種雖同名爲32200型鋼體客車，但它們之間卻完全無關，根本就是毫不相干的兩種系列火車。SP32200型爲民國四十年（一九五一年）前後，運用美援的經費向日本購買的十七公尺鋼體車，如今早已消失。但TP或TPK32200型，卻是民國六十四年（一九七五年）向印度所購買的通勤車。它車內的

「非」字形座椅排列，有別於其他「長條椅形」的通勤車，一般鐵路員工，都以「印度仔」來稱呼它呢！

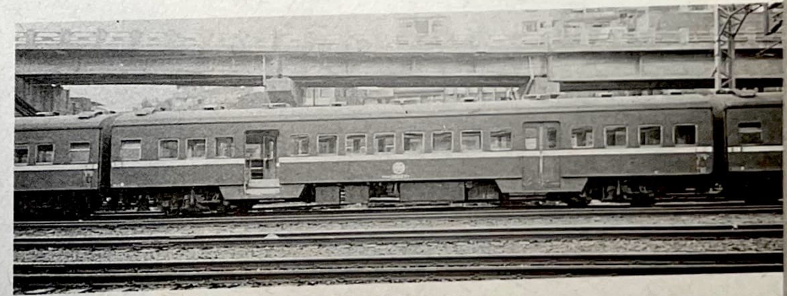
SPK32900型

台鐵的客車編號非常奇怪，並不是較晚出廠的火車，它的型式編號就排得比較後面。像外表有「強化護板」的SPK32900型，顯然就比SPK32700型老舊，但號碼卻編在後面，令人百思不得其解。SPK32900型，是台鐵所有對號客車中最擠的一種，其前後座椅間的距離非常短，坐起來非常不舒服，不過民國八十一年（一九九二年）初起，SPK32900型的車快速消失，台鐵似有將它報廢的打算，也許該型車自此就要消失了。

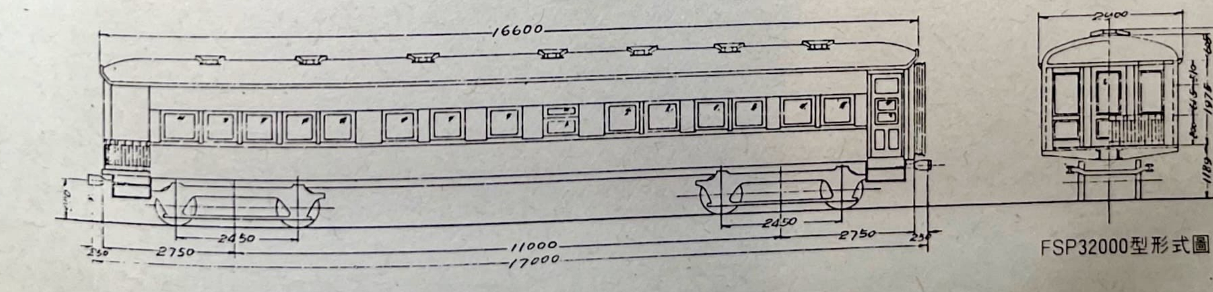
（**註**：台鐵的對號快車用客車，以二十公尺的標準長度為例，大約可容納六十個座位，但



印度仔通勤車TPK32200型。基隆站內　（洪致文／攝）



TP32850型通勤車。基隆站內　（洪致文／攝）



FSP32000型形式圖

台鐵鋼體客車形式表

觀光號	35SP32720，35SP32750，35SP32800（後改爲莒光號）
莒光號	35SP32600，35SP32850，35SP32950，40FP10000，40FPK10000，40FPK11000，40FPK1000，40FPK1100，35FP1000，40FP10100，40FPK10100，40FPK11100，35FPK10200，35FPK11200，35FPK11300
復興號	40SP20000，40SPK20000，40SPK21000，40SPK2000，40SPK2100，35SPK2150，35SPK2200，35SPK20200，35SPK21200
舊型客車（二等）	35SP32000，35SPK32000 30SP32100，30SPK32100，35SP32200，30SP32300，30SPK32300 35SP32400，35SP32450，35SPK32450，35SP32550，35SP32700 35SPK32600，35SPK32700，35SP32900，35SPK32900
舊型客車（三等）	35TP32000，35TPK32000，35TP32100，35TPK32100，35TP32500 35TPK32500，☆30TP32600，☆30TPK32600，☆35TP32700，☆35TPK32700 ☆35TP32700，☆35TPK32770，☆35TP32800，☆35TPK32800，☆35TP32850 ☆35TPK32850，☆40TPK32200（打〝☆〞記號者爲有自動門之通勤客車）☆TP32200
二等行李車	35SBK32300
三等行李車	35TBK32300
二等郵政車	35SMK32300
三等郵政車	35TMK32300
行李車	35BK32000，35BK32300，35BK32350，40BK32400
郵政行李車	35MBK32000，35MBK32300，40MBK80000
公務車	30SC32300
電源車	35EGK32300
電源行李車	40PBK32800，45PBK32850，45PBK32950，45PBK32600
供電行李車	40CBK32450
花車	35SA32800
客廳車	35PC32700
單層臥車	30FS32300，30FS32350
雙層臥車	30SS32300
三層臥車	30TS32300
餐車	35DC32100，35DC32750，35DC32850
工程瞭望車	30EOB32300

◄普通列車指定票。

◄如今早已絕版的「快車」車票。







◄觀光號車票。

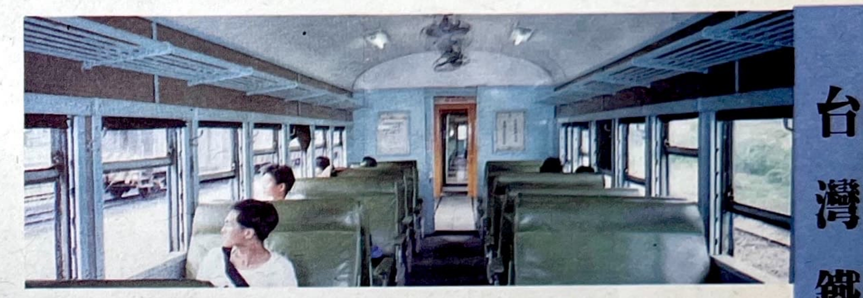
◄復興號在「莒興號」的附掛對號時代車票。

SPK32900型，卻擠進了七十二個位子，難怪會讓人坐得不舒服。）

冷氣客車「觀光號」、「莒光號」、「復興號」

除了前述無空調的舊型客車，台鐵還有許多有加裝冷氣的高級客車，它們便是莒光號、觀光號及復興號。除了觀光號早已停駛而不存在外，其餘二種仍是台鐵的長程主力客車。

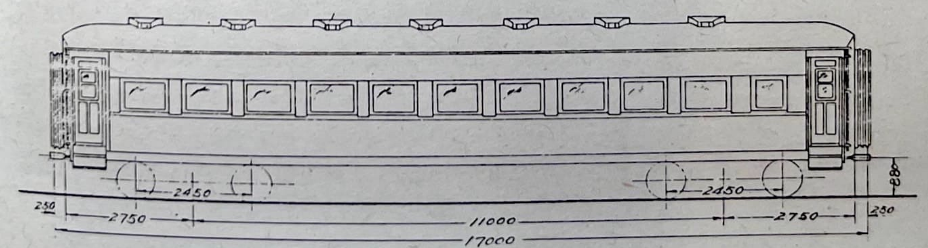
觀光號當年出廠之時，並沒有裝設冷氣，民國五十二年（一九六三年）七月起，首次裝設空調，此為台灣第一次有冷氣列車的出現。第一批的觀光號為SP32750型，第二批為SP32800型，第三批SP32720型，則為早年美援的十二輛鋼體客車挑選十一輛改造而來，其原始形式為SP32700型。觀光號的車體在長年使用之後，呈現了老舊的現象，於是

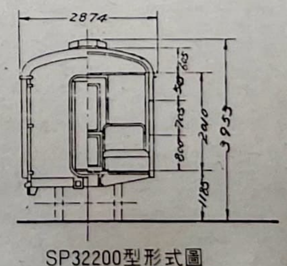


SBK32300型的內景。（洪致文／攝）

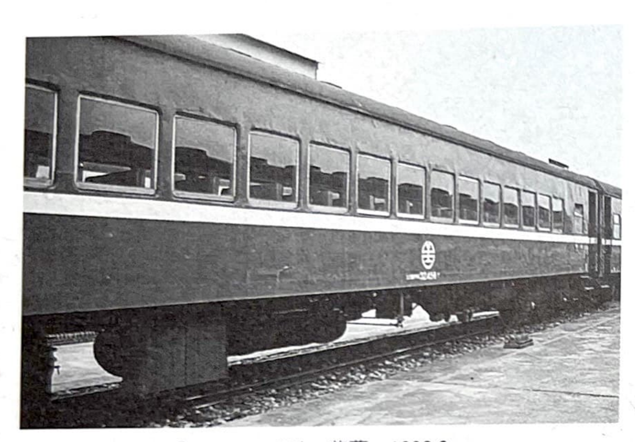


過去的對號快車之一「SPK32600型」。嘉義站 1992.2.　（洪致文／攝）

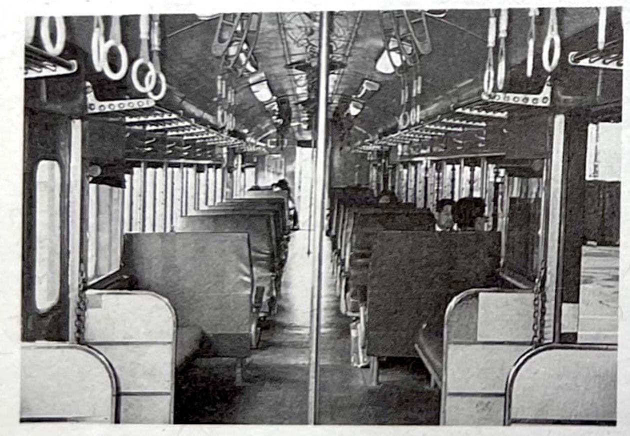




SP32200型形式圖



稀有的活骨董車「SPK32450型」 花蓮 1992.2.
(洪致文/攝)



印度仔通勤車的內部。(洪致文/攝)

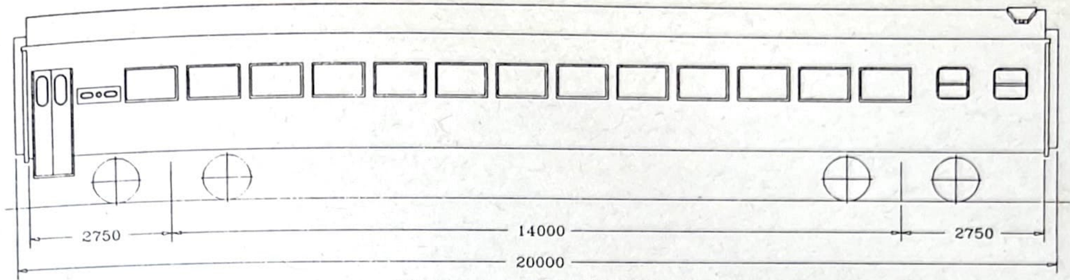
台鐵逐漸把觀光號改造爲莒光號，直到民國六十七年（一九七八年）四月二十五日開出最後列車時，大概只有SP32800型存在，其他的早已變爲莒光號在行駛了。

據台鐵客車史研究專家童振疆的考證，觀光號座椅間距爲1170公厘，比現今自強號的1150公厘還要寬。觀光號的「坐感」要比自強號舒服多了呢！

觀光號的外表以紅白塗裝，非常高雅大方，其最大的特色是十三個一公尺寬的窗戶，火車迷一下子就能認出它來。當年觀光號是用黑色的坐臥兩用椅，和深藍色的莒光號座椅有所區別。在觀光號停駛後，這些椅子被台鐵很多單位拿去廢物利用，作爲室內的「家具」，很多機務段、調車場都還可見到它。

初期觀光號皆以R20型柴電機車牽引，前端還會掛一塊以台灣地形爲底，寫著法文Bienvenue（歡迎之意）的列車牌(Head Mark)，非常浪漫，是許多鐵道迷最喜歡的火車。後來以R100型柴電機車牽引，電化初期部分路段也用過電力機車來拖，台北站開出的最後一班觀光號，即以E326號電力車頭牽引行駛。

民國五十九年（一九七〇年）二月三日，台鐵開行了莒光號特快車，以藍絨坐臥兩用椅及寬大的玻璃窗爲其特色。外表的塗裝形態與觀光號類似，



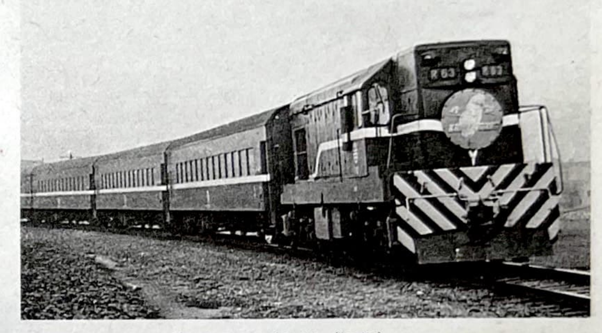
觀光號32800型形式圖(童振疆／繪)

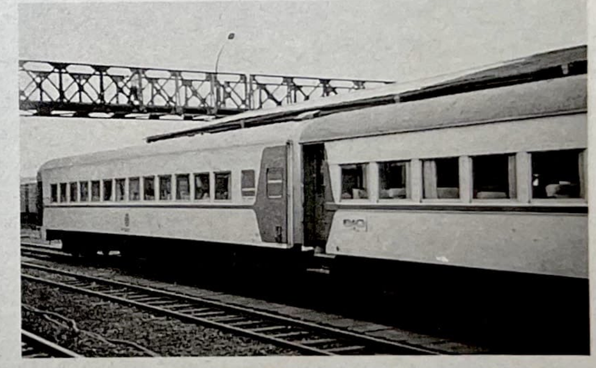
但紅色部分改以淺藍色代之，另有一番不同的風味。電氣化後莒光號改塗裝，變為橘紅色與米白色，給人亮麗了不少的感覺，只可惜部分老舊的莒光號，表皮斑剝得已不像樣，使人覺得它的顏色調配並不怎麼出色。

台鐵的莒光號，部分是由停駛的觀光號客車改造而來，民國六十九年起也添購了由唐榮更新或改造的「特甲級」莒光號，裝設空氣彈簧轉向架，可提高車速到一百二十公里。部分車頂冷氣的莒光號，更可增加車內空間，且兩端都有車門，無形中也提高了旅客上下車的速度。

民國六十九年（一九八〇年）八月四日，台鐵開始使用冷氣對號車，初期以附掛在莒光號後面行駛。這批冷氣對號車稱為復興號，與莒光號連在一起後，便合稱為「莒興號」。這是台鐵廢除等級制度後，同一列車上首度出現不同票價的情況。後來歷經一段推廣期，台鐵就將復興號獨自運用，成為莒光號次一等級的旅客列車。

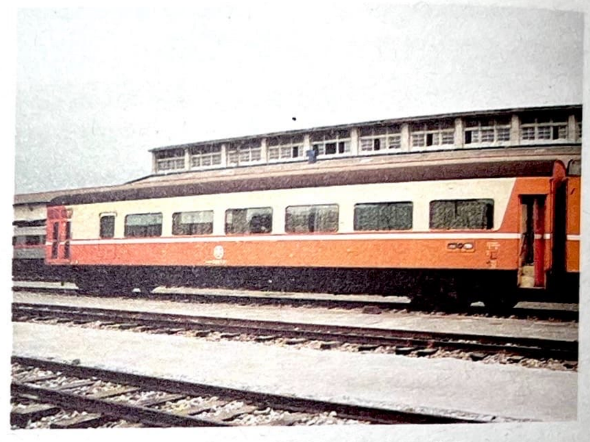
早期莒興號時代的復興號，是用與莒光號相同的橘紅、米白塗裝，但白線則多了一條加以區別。後來因與莒光號不再連掛，也為了便於分辨，乃改為藍、白塗色。這種塗裝與橘紅色車頭掛在一起非常不協調，往往也成為外界批評的對象。


藍色塗裝時代的「觀光號」。(台鐵／提供)


右邊的半節觀光號，即是SP32700型（後來之SP32720型）客車。(石川一造／攝)



莒光號的電源車PBK32600型。花蓮　1992.2.　(洪致文／攝)



莒光號SP32950型。花蓮　1992.2.　(洪致文／攝)



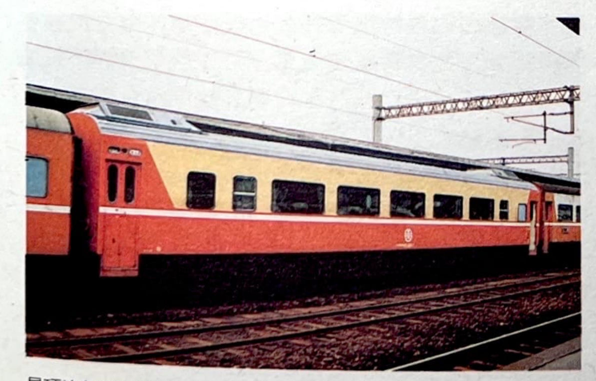
由美援客車改爲觀光號，再改成莒光號的SP32720型。
嘉義　1992.2.　(洪致文／攝)



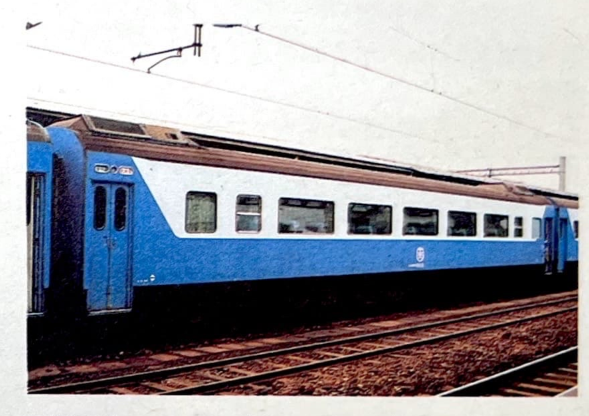
更新莒光號FPK1000型。嘉義　1992.2.　(洪致文／攝)



新造莒光號FP10000型。花蓮　1992.2.　（洪致文／攝）

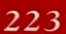


屋頂冷氣的新造莒光號FPK10200型。嘉義　1992.2.
（洪致文／攝）



更新復興號SPK2200型。嘉義　1992.2.　（洪致文／攝）





台鐵客車的「命名法」

台鐵的客車編號，是一套相當「高深」的學問，許多的台鐵官員自己都搞得迷迷糊糊，更不用說是局外人了。

基本上台鐵的客車編號，可以分解成四個「段落」，第一段爲噸數，第二段爲英文標記，第三段爲數字編號，第四段則爲註記。除了第四段可有可無外，其他的三段爲每一輛車都必須寫出來的。

第一段的噸數，係以裝載客貨狀態時的客車重量，用五的倍數表示出來。

第二段的英文，則以幾個字母的縮寫，表達出車種及用途。

第四段註記，用來標明廁所改造車（附加「T」）、加裝車長閥（附加「(K)」）及改換轉向架升等爲甲級車（附加「甲」）……。

第三段的數字編號，則爲客車編號的重點。此部分的編法有二大系統，一爲自日據時代沿用至今的舊編法，另一爲民國六十九年前後開始使用的新編號法。

舊編法中除了鋼體客車外，也包括了數量頗多的木造客車。無萬位數字，僅用千位數表示的爲木造小型客車，萬位數爲「1」者爲車寬約二點七三公尺的中型木造客車，萬位數爲「2」者爲車寬二點八八公尺的大型木造客車，至於萬位數爲「3」者，則就是鋼體客車。

在舊編號法中，所有的客車千位數皆是「2」，此數字表示該車裝設的爲二軸轉向架，因爲台鐵如今已沒有單軸客車、也從未有三軸轉向架客車，所以千位數都是「2」。

百位數以後，則是客車的流水形式號及流水號。像鋼體車三百型的第一輛，百位數以下便以「301」標記，整個數字編號則爲32301。

這一套舊編號法因爲可用的數字空間不多，火車的車號是絕對不能重複，所以才有新編號法的出現。新編法無萬位數者爲更新改造車，有萬位數者爲新造車。此套新編法僅用在莒光號、復興號及民國七十七年（一九八八年）新造的郵政行李車上，其他客車尚未出現。

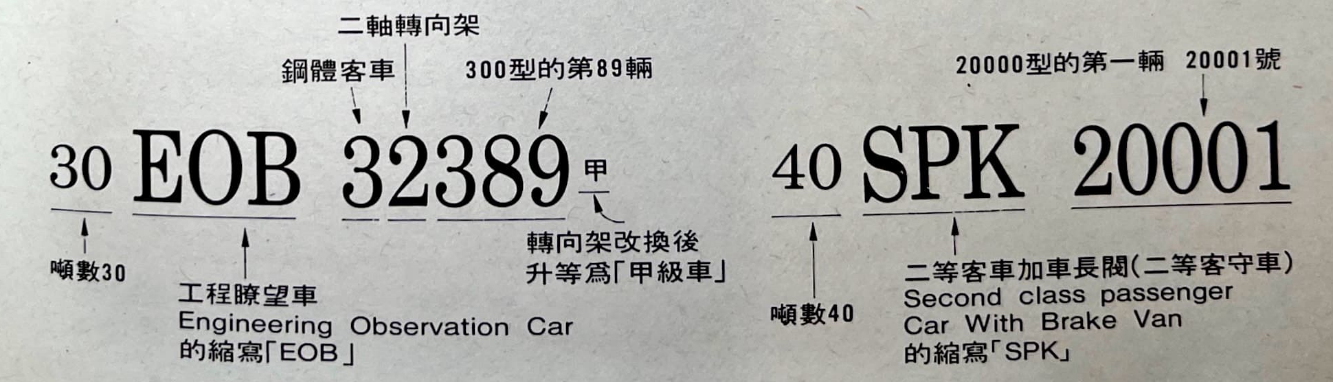
更新車的千位及新造車的萬位，復興號爲「2」，而莒光號皆爲「1」。新造的郵政行李車萬位數則爲「8」，而且只此一種別無分號。新編號法的「邏輯」尚未完全展現出來，畢竟車數、車種都還不多，外界很難一窺全貌。也許，台鐵的客車編號根本就毫無邏輯可言，只要不重複就可以了，何必去傷腦筋呢？

台鐵客車英文縮寫簡表

SA: Saloon Car　花車
OB: Observation Car　瞭望車
PC: Parlor Car　客廳車
FFS: First class passenger & First class sleeping car 頭等客臥車
FS: First class sleeping car　頭等臥車
FP: First class Passenger Car　頭等客車（FPK 爲頭等客車附手軔機 Brake Van）
FSP: 1st & 2nd class Passenger Car 頭二等客車
SP: 2nd class Passenger Car　二等客車（同 FPK 有 SPK）
SS: 2nd class Sleeping Car　二等臥車
TP: 3rd class Passenger Car　三等客車（同 FPK 有 TPK）
TS: 3rd class Sleeping Car　三等臥車
DC: Dining Car　餐車
TBK: 3rd class passenger & Baggage car with brake van　三等行李車
TMK: 3rd class passenger & mail car with brake van　三等郵政車
MBK: Mail & Baggage Car with brake Van　郵政行李車
BK: Baggage Car　行李車
SC: Service Car　公務車
HC: Hospital Car　衛生車
KT: Kitchen Car　給養車
EGK: Engine Generator Car with Brake van　電源車
PBK: Power & Baggage Car with Brake Van　電源行李車
CBK: Centralized & Baggage Car with Brake Van 供電行李車
EOB: Engineering Observation Car　工程瞭望車

●舊編號法

●新編號法



天王花車，豪華的小皇宮

SA4102號木造花車。(鄭銘彰／攝)



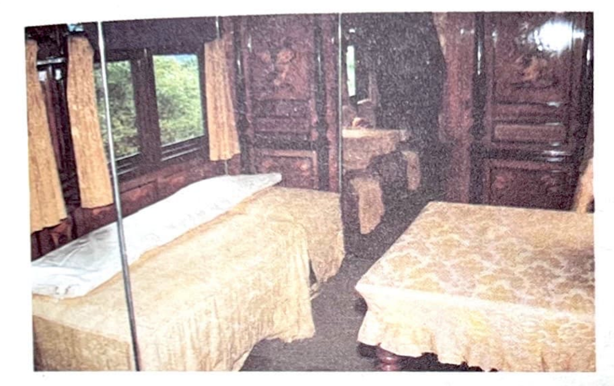
您能想像日據時代，裕仁天皇還是皇太子身分時，來台搭乘的火車長得什麼樣子嗎？

台灣最神秘、最不爲外人知，甚至連鐵路局的高級官員都未曾親眼見過的火車，大概就是如今深鎖在南港台北檢車段內的花車了。花車的神秘，因爲乘坐它的人皆非等閒之輩，所以它無可避免地成爲台灣鐵路的「最高機密」。這台灣最高貴的火車，曾經非常風光過，它行駛之處，幾乎是「衆車迴避」。不過今天交通發達，花車早已失寵，長期鎖在車庫裡安養天年。

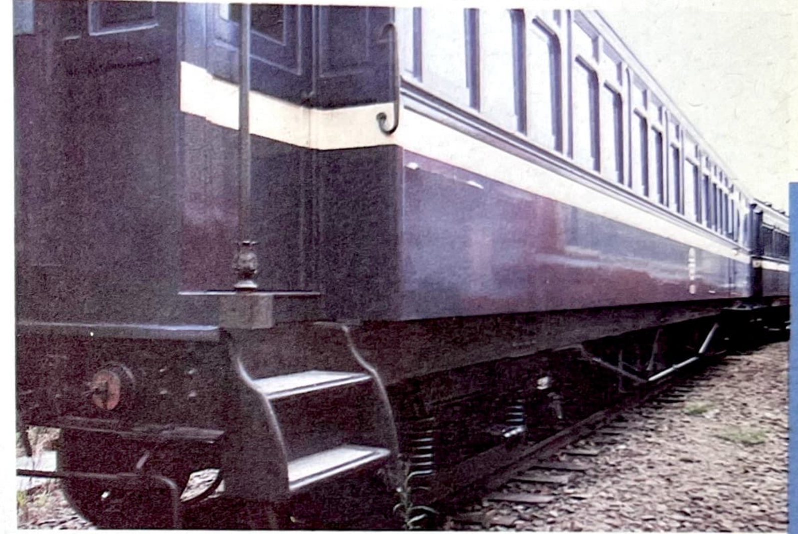
也許您對「花車」的名稱感到納悶，甚至聯想到美國的花車大遊行，但事實上，稱花車是「插滿



SA4101號花車內的客室。(鄭銘彰/攝)



花車內的臥室。(鄭銘彰/攝)



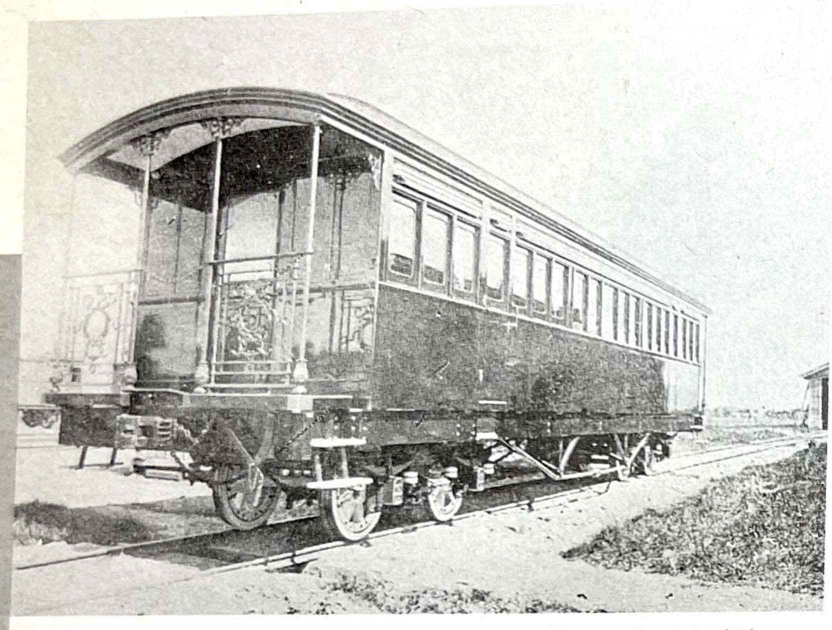
SA4101號木造花車的外觀。(鄭銘彰/攝)

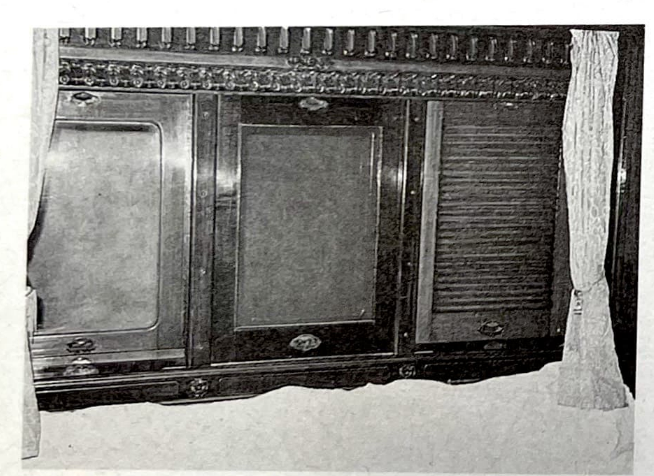


花車屋頂的天窗是漂亮的彩繪玻璃。 (洪致文/攝)



SA4102號花車內雕樑畫棟的屋頂。 (洪致文/攝)


SA4102號一九〇四年完成時所拍的檔案照。（洪致文／藏）


花車的三層窗戶，由左至右分別是玻璃窗、紗窗、百葉窗之外觀。（洪致文／攝）


花車內的座椅有非常鮮艷美麗的抱枕。（洪致文／攝）

花朵的火車」一點也不為過，因為它車內的裝潢，隨處可見木雕的玫瑰及代表日本皇族的菊花，所以鐵路局稱它為花車不是沒有原因。花車的英文名稱是SALOON CAR，也就是特別客車的意思，因此您只要見到火車編號的首兩字是SA，那就是花車了。

台鐵對於花車的照顧可以說是無微不至，南港調車場內有一條專用的「花車線」通往停放它的「花車庫」。平常花車庫大門深鎖，閒人勿進，而鑰匙只有一把，專供工作人員按時進入整理。

這間偌大的花車庫裡，一共停放了三輛花車，除了由觀光號改裝的SA32820號「冷氣花車」外，尚有二輛至今已有八十餘年，精雕細琢而成的木造花車。這兩輛一組的花車，共有二位歷史名人坐過，

保存至今，已是台鐵的無價之寶。

大正十二年（西元一九二三年）四月，還是攝政皇太子身分的裕仁來台視察，行程中便曾多次乘坐花車；而民國五十五年八月二十一日，先總統蔣公巡視福隆時，這輛花車也曾出動。這些尊貴的花車，除非有大人物要乘坐，否則台鐵是很少讓它們出來日晒雨淋的。但花車進廠維修後總得試車，所以「現役」的冷氣花車才會在民國七十九年十月十三日，掛在二四一次普通車的第一節出巡。

現已退休的兩輛木造花車，因為價值非凡，所以至今依舊在台鐵細心的呵護下保存著。編號SA4102號的木造花車，是年代最久的一輛。它造於西元一九〇四年，與目前被台鐵報廢在台北機廠的TPK2001號瞭望貴賓車同時出廠。這輛車在縱貫線尚未全通以前便已完成，並配屬在北部，專供日本派來台灣的總督出差搭乘。如今整輛車的外觀已經過改造，與出廠時略有不同，而內部的陳設，則採包廂式設計，裝有八燭光電燈七盞，十二吋電扇四具，在當時來說，設備相當先進。

它的窗戶為非常考究的三層設計，由外往內分別是玻璃窗、紗窗與百葉窗，各窗的開關至今依然能靈活上下，可見保存狀況之良好。這輛有餐室、會客室的花車，雖然已經豪華得令人咋舌，但它仍只是與隨行官員洽公的車廂，與另一輛起居用的花



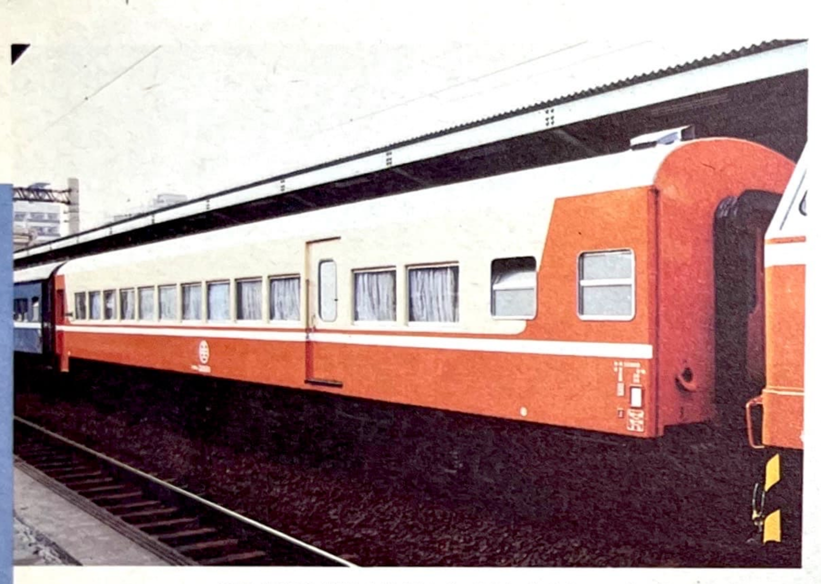
花車內的廁所。（洪致文／攝）



金碧輝煌的洗面檯。（洪致文／攝



一九六六年蔣中正總統坐花車到福隆視察。（台鐵／提供）



李總統環島鐵路之旅所坐的「冷氣花車」。松山站內（洪致文／攝）



冷氣花車中間讓貴賓上下的門。（洪致文／攝）

車比較起來，不免略遜一籌。

另一輛造於一九一二年更爲豪華的SA4101號花車，只從外觀欣賞，便散發出一股高貴的皇族氣息，整輛車就像是一間行駛在鐵軌上的小皇宮，精雕細琢地像個藝術極品。現今它是類似普通車的藍底白條塗裝，但在日據時代，據說外表是非常醒目極鮮艷的朱紅色。

走進這輛花車，噗鼻的木香便讓人印象深刻，它所選用的木料，全爲上等檜木與柚木，至今雖已八十年，但沒有一根變形或者被蟲蛀蝕。台鐵的老員工說，這輛車用的木材都是經過特殊處理，連木材的紋理都是挑選的重點。它的屋頂是當時流行的雙層設計，通風的小天窗用的是彩繪的玻璃，顯得相當別緻。而屋頂上也裝有一種「魚雷形通風管」，這種特殊的設備，在今天新式的火車上已無法看到。

這輛花車盥洗室與廁所的橢圓形窗戶，是它歐式風格最佳的詮釋。同樣的這種窗戶，在歐洲著名的東方特快車上也有，而它捨棄傳統日本蹲式廁所，而改用馬桶的設計，更展現了日本明治維新後積極向歐洲學習的心態。盥洗室內的梳妝台，則是花車裡最巧奪天工的藝術品，它那精心雕琢的花紋與鑲於其上的彩繪玻璃，在在都展現了不凡的身價。



冷氣花車內的男主臥室。(洪致文／攝)

車內的沙發，台鐵都特別訂製了適合的防塵罩加以覆蓋，椅子上菊花章圖案的抱枕，則鮮艷如新，令人看不出它的年紀有多大。這一部分的起居空間，和另一輛花車相同，是以包廂式來設計。不過，每個小空間分隔用的拉門，都有精美的壁畫裝飾，上面畫的人物於今看來都還栩栩如生呢！這輛花車最後的房間，則有一張大床與簡單的家具。一面由地板到車頂的大鏡子，雖有八十年的歷史，但背面的水銀一點也沒有剝落，製作之精細可見一斑。

這二輛花車除了在二側有供隨行人員上下的車門，在車廂的中間，也都設計了特殊的門讓搭乘者步下月台。這個門，可不是一般人能走的呢！

花車如比尊貴，使用情形怎麼樣呢？台鐵員工說，二輛木造花車先總統　蔣公與裕仁都坐過，算是有發揮過其功用，但民國五十八年改造的冷氣花車，則到民國八十年底，李登輝總統才首次搭乘，「閒置」了二十二年呢！

也許，在時代不斷進步下，曾是最先進交通工具的傳統火車也不免要向現實低頭，連最尊貴的花車也有功成身退的時候。但是，這三輛意義非凡的花車，絕對值得我們將它保留下來，爲已有百年歷史的台灣鐵路做一個永恆的見證，也好讓我們的子孫，能有機會看看過去歷史名人坐的火車到底是長得什麼樣子。



冷氣花車內的女主臥室。(洪致文／攝)

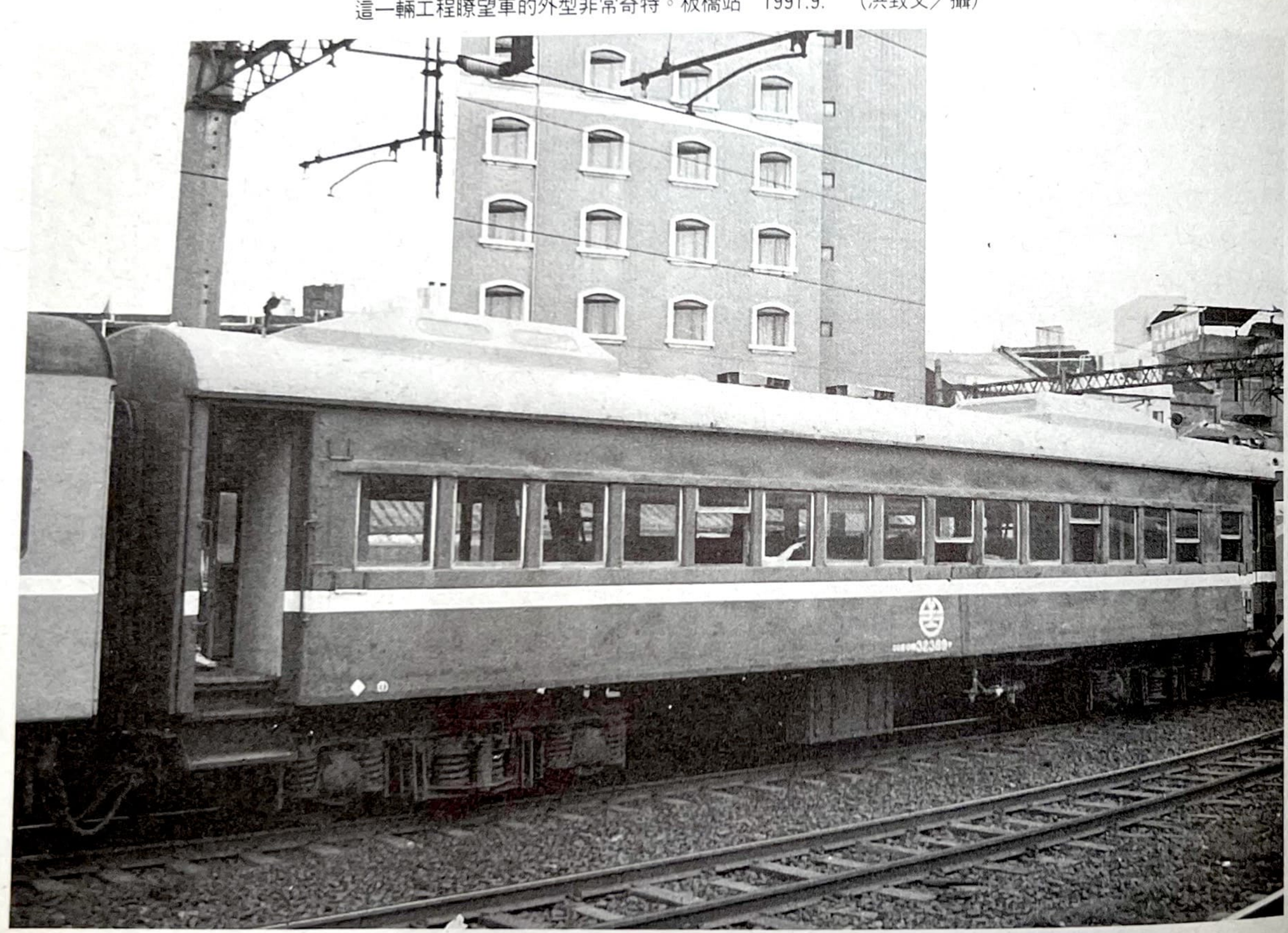


冷氣花車裡面的沙發椅。(洪致文／攝)

開天窗的火車

工程瞭望車

這一輛工程瞭望車的外型非常奇特。板橋站　1991.9.　（洪致文／攝）



台灣自有鐵路以來，有瞭望台的火車車廂本就爲數不多，通常「四捨五入」一下大概就沒剩半輛。不過，台鐵如今卻有一輛「怪車」，竟然列名爲「瞭望車」之林，偶爾還會南來北往出巡一番，讓火車迷爲了追它而忙得頭昏腦脹。這一輛奇特的改裝車，就是編號EOB32389的「工程瞭望車」。

說起這輛車頂有兩個凸起的瞭望車，不只神出鬼沒，而且還神秘兮兮。它一下掛在復興號上，一下又掛在莒光號裡，每次都接在機車頭之後與第一節之前的重要部位，顯得相當突兀。

這輛車原來是個普普通通的「普通車廂」，只是不知那一天被雀屏中選，送進廠改裝爲工程瞭望車，出來時便是頭上像被打了兩個包，可以在屋頂上「瞭望」的模樣了。這輛瞭望車的外表，與過去那種車尾有欄杆狀瞭望台的貴賓車，實在有很大的差別，因爲這回它可不是讓人向後瞭望，而是要「向上」看的。

據台北機廠的員工表示：這輛車的瞭望台，是爲了讓工程人員可以從屋頂上的小天窗，檢視前一節電車頭的集電弓與電車線而特別改裝的。雖然它的外表塗裝，和其他普通車並無二致，不過它卻屬於工程用車，所以不開放給一般民衆搭乘。

它車內原有的座椅，大部分都沒有拆除，但是在車兩端各增設一個附有扶手的樓梯，通往類似小閣樓的瞭望台；而這個台座上，則有六張藍絨皮的小椅，可以讓工程人員坐在上面瞭望。

這輛車出現的頻率不大，一年難得看到幾次。每回它「臨時」冒出來時，總會讓人有種「驚艷」的感覺。不過在此透露一個小秘密：這輛車時常出現在板橋調車場的側線，而且還有不少人看到過。所以您只要有心，終有一天會見到它的眞面目。我爲了「追」它，可是注意了快一年，最後才在板橋站被我逮到的呢！

高貴的瞭望貴賓車

造於一九〇四年的瞭望貴賓車。台北機廠 1991.3. (洪致文/攝)

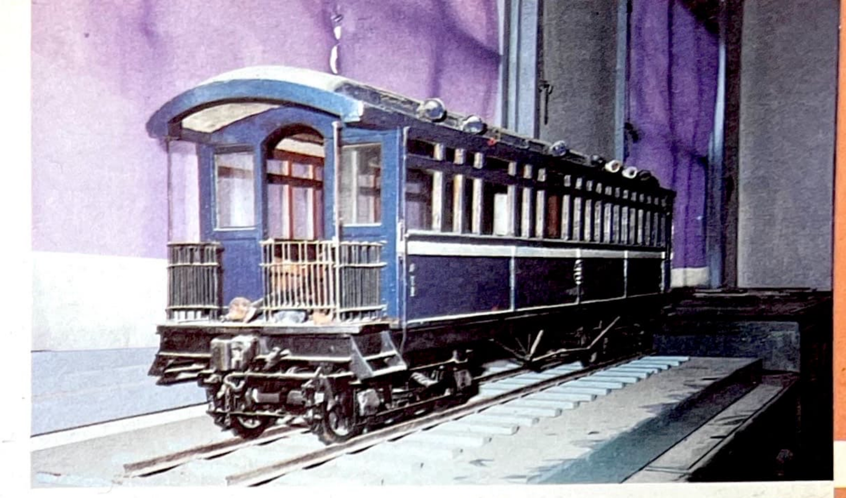


台鐵在一九〇四年完成了SA4102號花車的同時，也生產了一輛有瞭望台、全長約十六點五公尺的「瞭望貴賓車」。它的英文名稱爲First class observation car，縮寫爲FOB，是輛由泰國高級柚木所製造的高貴火車。

它的室內結構，除了尾端那個惹人注目的瞭望台外，以中間的廁所、洗面室分隔成兩部份。靠近瞭望台的一端爲瞭望室，有旋轉椅及茶几，以木質原色爲車內空間的顏色，氣氛頗爲古典高雅，沒有瞭望台的另一端就差了一些。



這輛車被改爲普通客車實在非常可惜。
1991.3. （洪致文／攝）



台北機廠內保存的瞭望貴賓車模型，是未來修復時最重要的參考依據。（洪致文／攝）



在東勢線開通當時，這輛車也曾作爲貴賓列車出來行駛，留下了這麼一張難得的室內照片。 （台鐵／提供）



車內風格獨特的紗窗。（洪致文／攝）

它與木造花車一樣，車體是以雙層屋頂設計，裝有魚雷形通風管，轉向架報廢時裝的是TR16型，但猜測完工時可能不是裝這一種，TR16型是後來才改裝的。

據台北機廠的人員表示，蔣夫人非常喜歡這輛車，每次與蔣公出外巡視，都指定要掛這一節。它在日據時代，曾是總督府宣傳台灣鐵路美麗風光的「模特兒」，一張小姐站在瞭望台上欣賞車後美景的照片，竟成爲「台灣鐵路美麗風光」的代表。

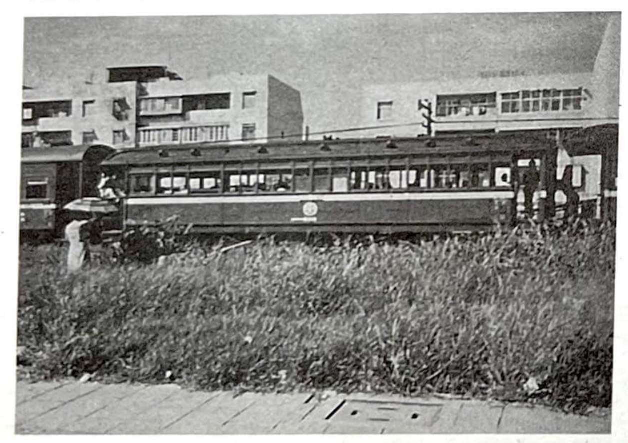
早年這輛車充滿了許多的神秘色彩，不管日據時代或光復後，一般民衆不只沒有機會坐到，甚至連看一眼都很困難，它的「高貴」特質可見一斑。東勢線通車時，這輛車也是典禮專車內重要的一員，看當時拍攝的照片，大概就是它還很「高貴」時留下來的少數照片了。



左爲TPK2002號摩斯車，右爲TPK2001號瞭望貴賓車。
(洪致文／攝)



日據時代拿瞭望貴賓車來作爲宣傳的「模特兒」。



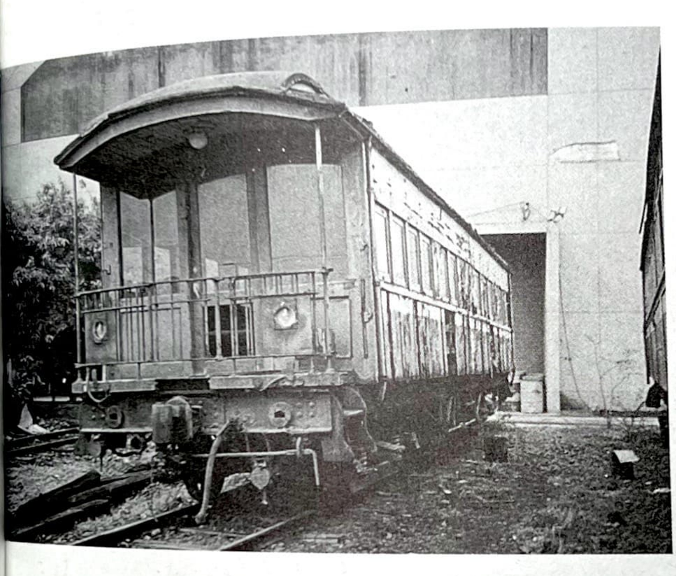
晚年行駛在淡水線上的瞭望貴賓車。石牌附近　1980.6.
(古仁榮／攝)

瞭望貴賓車光復後的編號，至今仍是個謎，台鐵的資料中，是屬於FOB2000型，但台北機廠內的該車模型，卻寫著其編號爲FOB1050，令人難以分辨何者爲是？或許時常替火車「改名」的台鐵，對於瞭望貴賓車用過兩種不同的編號自己都不知道吧！

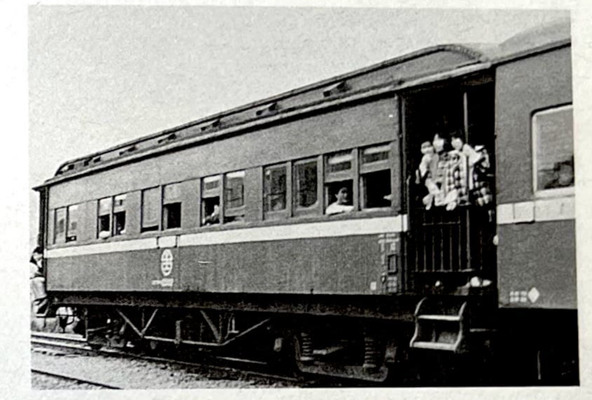
民國六十九年前後，台鐵把它降爲三等車，並把室內豪華的佈置全部拆卸改爲長條椅，附掛在淡水線的列車中殘度餘年，民國七十二年左右便報廢，丟棄在台北機廠的室外，任其荒廢，實在非常可惜。

它由高貴的「瞭望貴賓車」，被貶到編號爲TPK2001號的「三等車」，身世之坎坷實在令人感到難過，好歹它那一大把的年紀，也早已足夠我們把它好好修理一下，做爲台灣鐵路永遠的紀念吧！

台鐵的公務車
摩斯車



報廢在台北機廠的公務車——「摩斯車」。1991.3.
（洪致文／攝）



行駛在淡水線上的摩斯車。石牌附近　1981.11.
（古仁榮／攝）

台鐵有瞭望台的客車不多，但民國四十二年（一九五三年）卻破天荒地又生產了一輛，不過它不稱爲瞭望車，而叫做「公務車」。

這輛公務車，英文名稱是Service Car，所以簡稱爲SC。它的建造原因，是爲了要滿足一位「要求頗多」的美籍顧問R.C. Morse，而由木造車中挑選一輛加以改造而成。因此這一輛車，鐵路員工私下又稱爲「摩斯車」（Morse Car）。

它的外皮沒有瞭望貴賓車來得高級，畢竟是光復後挑選車子來改造的嘛！不過室內有辦公室、寢室、廚房……等設施，在那個年代，也早已稱得上是「特權階級」的專用車了。

它與瞭望貴賓車一樣，後來也被改造爲長條椅的三等客車TPK2002號，掛在淡水線的列車中苟延殘喘，民國七十二年便與瞭望貴賓車一起報廢在台北機廠，因爲它材質太差，且被破壞得不堪一擊，如今屋頂早已塌了下來，除非台鐵花大錢重新修理，否則這輛「摩斯車」大概永遠無法復活了。

快速奔馳的火車旅館
臥車

雙層設計的二等臥車。（洪致文／攝）



對於許多人來說，在火車上睡覺應該是個很難忘的回憶，尤其是在夜晚，伴著隆隆車聲入眠，早上醒來時光芒四射的朝陽照入車內，那氣氛實在是夠浪漫的。不過台灣的鐵路並不算長，隨著時代進步火車越跑越快，南北走一趟頂多花個五小時，臥車的存廢就值得討論了。台鐵在民國七十二年（一九八三年）八月十日結束了臥車的業務，改以莒光、復興的夜快車代替，此後乘客就只能躺在坐臥兩用椅上睡覺，而不能再睡在火車的床上了。

當年附掛臥車的對號快車，是晚上十一點台北開的七十九次，及十點半高雄開的七十八次。全列車掛了一輛頭等（單層）、三輛二等（雙層）、二輛





廢棄在台北機廠的頭等臥車。(洪致文／攝)

三等（三層）的臥車，加上九輛的對號快車及一輛行李車，一共十六輛長長的編組，彷彿是一座快速奔馳的活動旅館。

台鐵在木造客車時代，便已有了臥車的編制，那時除了頭等、二等及三等臥車外，尚有一種稱爲「單層客臥車」，編號爲FFS12000型的火車。它和頭等臥車之不同處，是它車內有一部份爲頭等臥舖，但一部份爲頭等客座，並非全是客房。

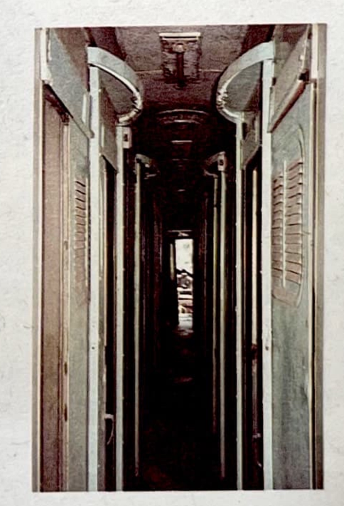
鋼體的頭等臥車，兩側各有六個大窗戶，一間間的個別室，一共約可住十八人。民國六十八年時的票價，單層一晚只要一百九十四元呢！

至於二等的臥車，則是一種「活動式」的上下層設計，車內一共有上下舖各十個，不睡覺時下層可當座椅用，當要就寢時，把上面的床拉下來，便可「住」人。三等的臥車則有臥舖三層，上中下各十三個，像極了「蜂窩」。

台鐵的臥車，除了頭等臥車以外，其餘的都相當「平民化」取向，並不像日本、歐洲的一些東方特快車、Blue Train，極盡豪華之能事。不過，外國的「寢台列車」早已脫離了純交通工具的範疇，在火車上休閒，反成爲坐臥車的最大目的。如果台鐵未來想朝觀光休閒的方向經營，臥車絕對還會是一大賣點，畢竟坐在坐臥兩用椅上睡覺，幾個小時下來骨頭不鬆掉才怪！



木造的二等臥車。 1955.（高田隆雄／攝）

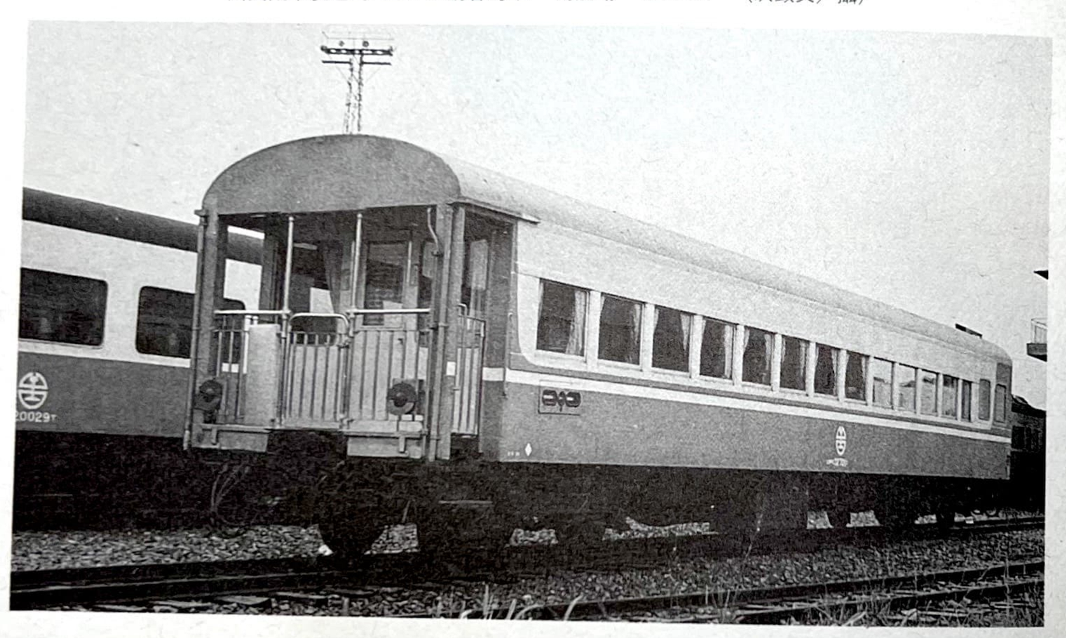


頭等臥車內的通道相當窄。(洪致文／攝)

客廳一樣的火車

客廳車

由美援車改造的PC32701號客廳車。南調場　1991.11.　(洪致文／攝)

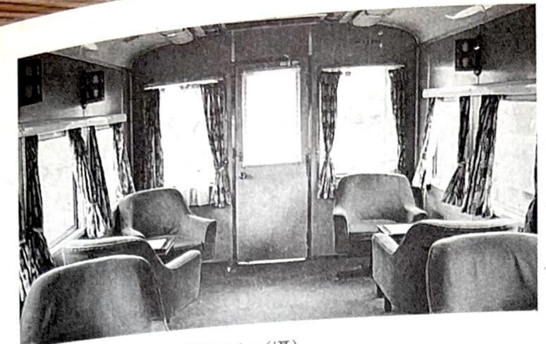


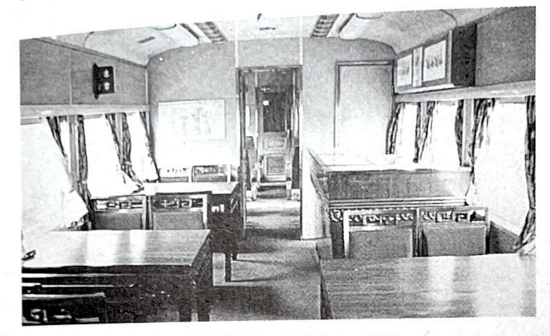
也許您對於總統坐的火車會感興趣，也想親自搭搭看、過過癮。事實上，您只要有錢，絕對可以「租」到總統專車百分之八十的車廂，獨獨對那一輛元首專用的「冷氣花車」無緣接觸。

在民國八十年底李總統環島之旅的列車中，除了花車以外的另一輛「特殊車廂」，便是現役唯一有車尾瞭望台的「客廳車」了。客廳車在台鐵的編號中，是被稱爲PC32701號，英文名PARLOR CAR的火車。從民國七十二年起，便開放給一般民衆、公司行號租用。

這輛由早年美援客車改造而成的客廳車，內部設施十分特殊，雖然稱不上豪華，但絕對特別。光看它被稱做「客廳」車的名字，您大概就能猜中一二。

若從車尾的瞭望台往車內走，前三分之一的空間便是瞭望室。這裡有旋轉沙發椅八張，每二張椅


客廳車內的瞭望室。(洪致文／攝)

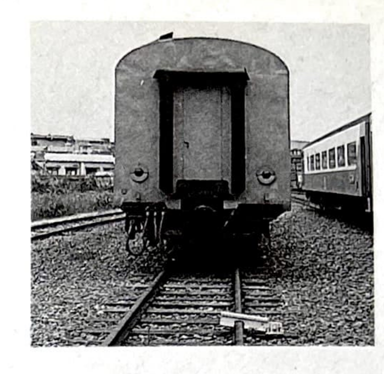

中段的餐室有吧台、木質餐桌。(洪致文／攝)

子中還有一個小茶几，可以放茶杯或點心。這些椅子的外表是鮮艷的藍色，而地毯則是紅色。

從瞭望室再往內走，便是中段的餐室。這裡有一個吧台，以及三張木質餐桌。每個餐桌有四張椅子，所以這一段的空間共可坐十二人。從這裡再往後走，便是最後三分之一的一般座位區了。這兒有冰箱、置物櫃、茶水間，以及普通坐臥兩用椅五張，一共可容納十人。總計這三段不同用途的包廂，整輛客廳車只能坐三十人，較一般客車少了許多。

雖然客廳車的外觀仍是當年美援客車時期的模樣，但是它後來有加裝冷氣，所以在夏天租用時，並不會感到悶熱難耐。而它原來裝用的日本製TR22型轉向架，也在民國七十七年四月改爲英國製的TR52型空氣彈簧轉向架，因此坐起來舒適感倍增。

客廳車在民國六〇年代初期便正式登場，但剛


客廳車與其他客車的連接處可以隔絕開來。(洪致文／攝)

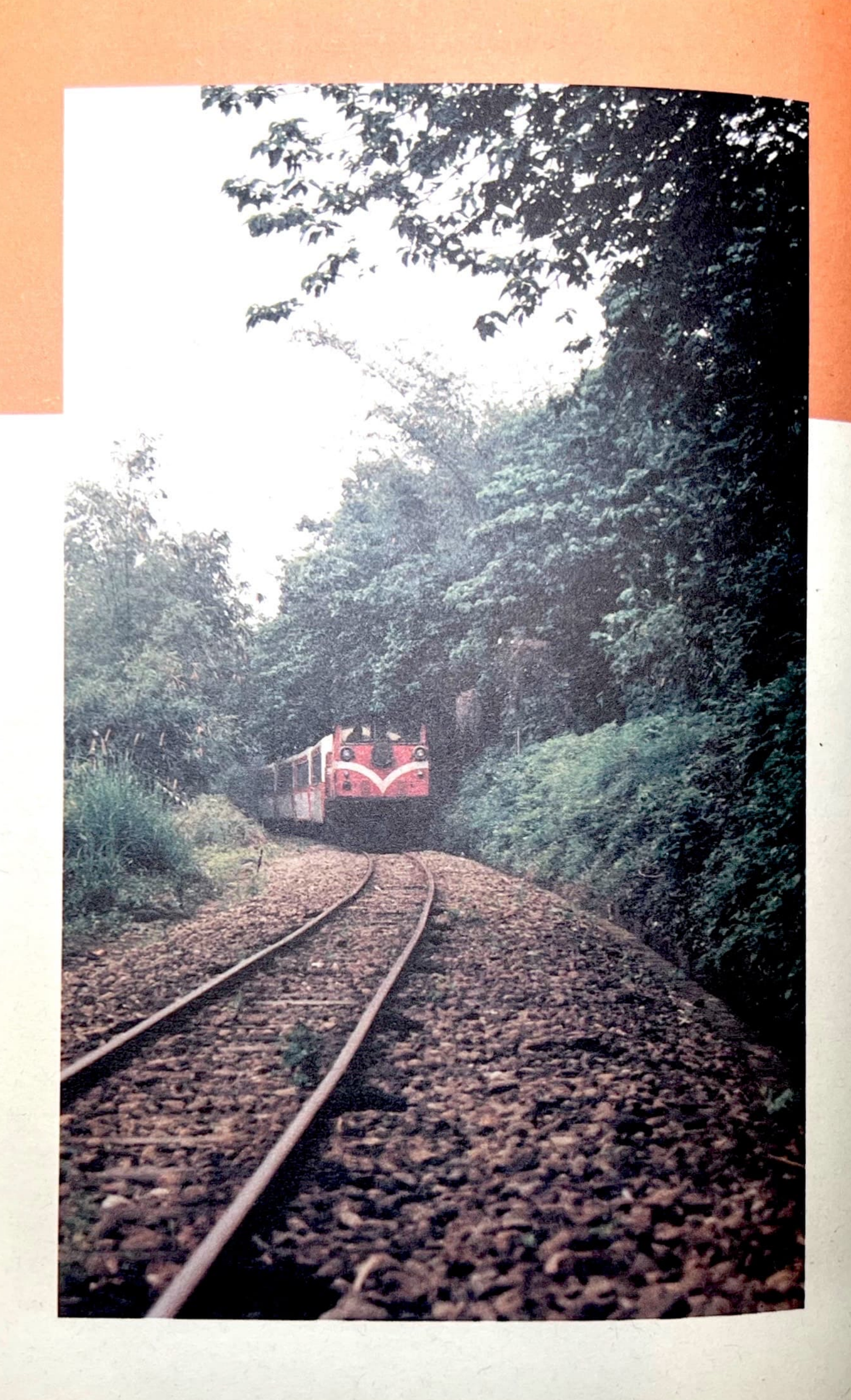
開始時並不對外開放，嚴前總統有一次出外巡視，坐的便是這一輛車。一直到民國七十二年，台鐵才將它正式提供給外界租用。據台鐵的員工表示：還有人在這車上舉行婚禮呢！

租用客廳車的費用，係以包用區間五十二張莒光號單程票價計收。但事實上由於客廳車座位數只有三十個，所以限乘三十人。平均下來，比一般莒光號稍貴，不過自民國七十五年三月起，台鐵爲了推廣客廳車，特別以八折減價優待。如果人數正好，那麼客廳車就非常適合公司行號或機關團體租來做火車旅遊之用。

一般有團體租用時，它都會掛在莒光號的最後一節，並與其他車廂隔絕開來，使租用客廳車者不受別車乘客干擾。在八折減價期間，包用單程還免收五成迴送費呢！

台鐵的特殊車輛在精簡車種的政策下，各種各樣不同名目的火車已經越來越少見，這一輛使用率還算可以的客廳車，大概是外界較能接觸到的少數幾輛之一。如今它在不用時，都停放在南港調車場的花車庫外的花車線上，您只要在坐火車時往窗外注意一下，便能看到它的蹤跡。它未來的命運尚無法預料，不過只要鐵路局的「衣食父母們」多多捧場，短期內客廳車應該還是會繼續在鐵道上奔馳的。

第四章 輕便鐵道的窄軌火車





甜蜜的

糖鐵火車

最甜蜜的台糖火車頭。新營　1991.1.　(洪致文／攝)



到處軋戲的勝利號

火車是一種很容易讓人產生懷舊情緒的交通工具，因此電影、電視、MTV便時常拿它來大拍特拍。或許是台灣的火車都「保養得很有古早味」，所以隨便挑一班普通車，便能滿足拍攝者所要的那種氣氛。但是近年來，支線拆的拆、停駛的停駛，甜蜜、溫馨的小車站已越來越少，能當上「明星」的火車所剩不多。在如今這樣的環境裡，您能想像「誰」是當今全台最紅的火車明星呢？

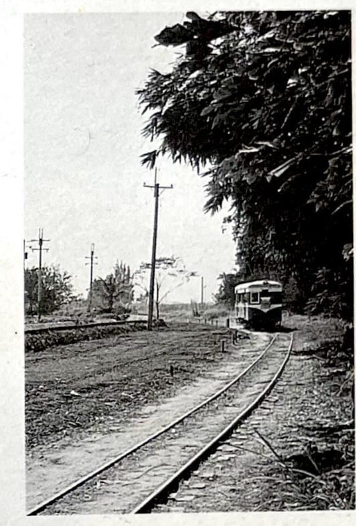
在導演侯孝賢的電影裡，宜蘭線、平溪線的火車最常出現，「戀戀風塵」一劇的宣傳照還是在車站

拍攝的呢！台鐵為慶祝百週年而籌拍的「上行列車」，也是部卡司堅強的火車電影，片中有蒸汽車頭、柴油車頭、電氣車頭，眞是部大堆「頭」的火車戲。不過這些火車電影，並不是專拍某一輛特定的火車，因此火車的鏡頭雖多，卻只能算是臨時演員罷了。近幾年，台糖僅存能動的一輛「勝利號」汽油車，頻上電視亮相，甚至主演起連續劇來，它才是如今台灣最紅的超級火車明星哪！

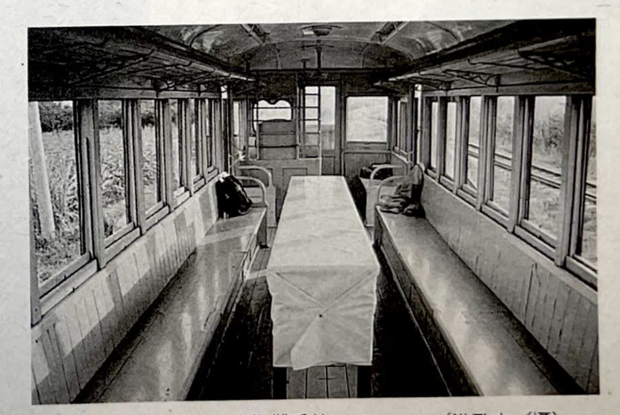
台糖鐵道的「古早味」，比起台鐵的火車有過之而無不及，只要是坐過的人都會難以忘懷。糖鐵停辦客運後，一般民衆便很難再搭上甜蜜「五分仔車」穿梭於蔗園間，過去的糖鐵客車也早已拆個精光，除了少數改成巡道車或救險車而僥倖留下來外，唯一保有客車樣子的，就只有現在停放於新營糖廠內的勝利號汽油車了。

這輛全台最紅的火車明星，是崛起於中視的「鋤頭博士」連續劇。在片中許多現場重要的對手戲都與它有關，在開場時甚至還動用直昇機從空中拍攝它緩緩前行的「英姿」呢！不過或許是嫌只有一節汽油車太單薄了，所以劇中都是把它當拖車，由火車頭拉著跑，一般的觀衆恐怕沒想到它也有動力，可以自己動。

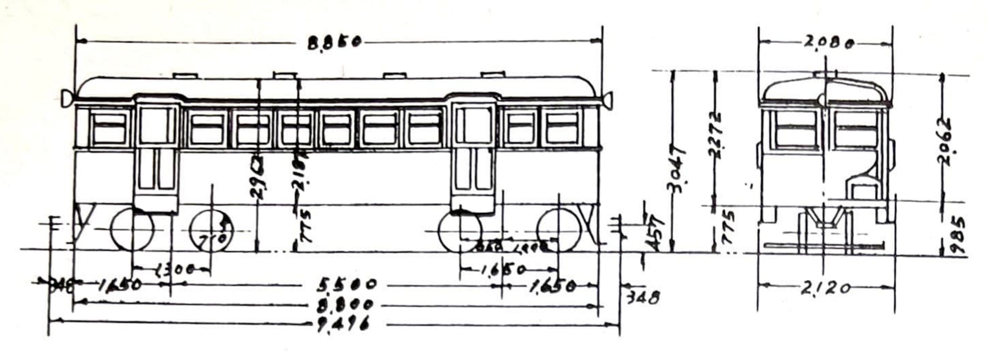
「鋤頭博士」之後，華視的年度大戲「愛」在新營拍攝時，勝利號又再度加入演出，把那年代的



勝利號汽油車是台糖唯一的一輛動態保存客運用車。1991.1.（洪致文／攝）



勝利號車內的座椅坐起來怪難受的。1991.1. （洪致文／攝）



糖鐵汽油車形式圖



側面鑲著「勝利號」三個大字。1991.1.　(洪致文／攝)



勝利號行駛在北港高架橋上。1991.1.　(洪致文／攝)

糖鐵角色扮演得淋漓盡致。沒多久，中視的單元劇「最後的小火車」，又拿這輛勝利號汽油車來大拍特拍。這下子由片名，您大概就可以知道它可眞是「紅得發紫」！

早年的糖鐵，載客的火車並非全是那種火車頭拖著客車跑的編組，許多屬於「試辦營業線」或者客運較清淡的地方小線，便會用單節有動力的汽油客車來跑。像民國四十九年時，連接九曲堂到旗尾的旗尾線，一天來回就有二十二班的汽油車，但卻只有兩班混合列車，可見台糖汽油車在當時是如何風光了。

光復後台糖爲了逐步動力內燃化，汽油車從原有的三十七輛增至八十五輛，並逐漸淘汰較老舊的二軸汽油車，而增加有轉向架的新型汽油車，至民國五十二年底，共有七十八輛之多呢！

現存放於新營的這輛碩果僅存汽油車，和其他汽油車最大的不同，是它曾爲台糖高級官員視察鐵道的專用車，側面也鑲有「勝利號」三個大字，因此才會留到今天。民國八十年交大鐵道研究會辦的糖鐵復活之旅，也是用它跑了新營到虎尾一往復破紀錄的一百三十多公里。

這次糖鐵劃時代的「復活」之旅，連外國的鐵道雜誌都加以報導，日本的窄軌輕便鐵道迷，來台灣都會指定要看這輛已經紅到東瀛的火車明星呢！

虎尾溪橋上的勝利號。1991.1.　（洪致文／攝）

勝利號汽油車的保存下來，給了社會大衆、火車迷一個很大的啓示：火車就是要能動，才有生命、才有價値。比起那些送進公園乏人管理任其風吹雨打的老火車，勝利號何其有幸，在晚年行情大漲，演電視、拍連續劇、還載者大學生重溫父母時代的糖鐵情懷。如今全台灣，大概沒有一輛火車有它紅、有它帥了吧！



交大鐵道研究會舉辦「糖鐵復活之旅」活動，讓勝利號大出風頭。　1991.1.　（洪致文／攝）

土味十足的糖鐵火車頭

台糖的小火車常給人又小又可愛的感覺，而它的火車頭，更給人一種像「玩具」的印象。事實上，糖鐵的火車頭除了小巧可愛以外，它們的名字也是土味十足，一點也沒有洋文翻譯過來的洋味兒呢！



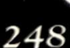
糖鐵的火車頭非常有土味。1991.1.　(洪致文／攝)



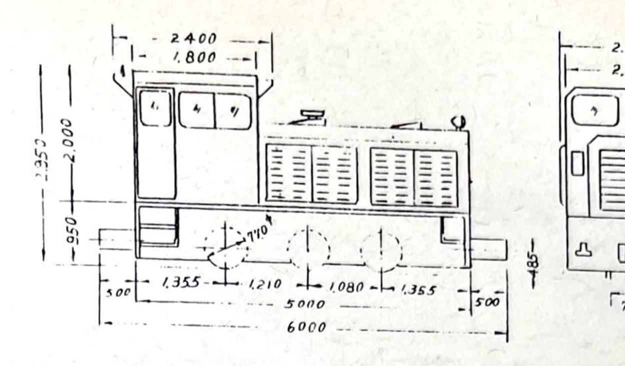
順風牌柴油車。1991.1.　(洪致文／攝)

糖鐵早年皆以蒸汽火車頭爲主，最多時曾達三百四十多輛，整個糖廠、蔗園間都可以看到這些小黑頭仔的芳踪。光復接收時，台糖只有十二輛四至八噸不等的內燃機車，專供調車用。民國三十八年向美國購買了十五輛的汽油機車，爲糖鐵動力內燃化的開始。

台糖的火車頭往往都被冠以某某牌的稱呼，以增加「親和力」，無形中也多了些許「土味」，像這十五輛汽油機車，便被稱做「順風牌」，實在非常有意思。它們原本是汽油機車，但是汽油太貴了，而台糖本身又產酒精，所以索性把它們全改爲酒精車，以酒精爲燃料。隨後於民國四十六、四十七年自美國購入的五十輛溪州牌汽油機車，也如法泡製改爲酒精車，令人不得不佩服糖鐵人員的克難精神。



德馬牌柴油車形式圖



糖鐵機車頭配屬分佈（1990年調查）

機型＼糖廠	溪湖	花蓮	台東	虎尾	斗六	北港	大林	新營	岸內	南靖	蒜頭	麻豆	佳里	善化	玉井	永康	屏東	高雄	仁德	旗山	南州	總計
日立（1067mm軌距）	1	2	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
日立（762mm軌距）	12	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	16	15	0	0	0	54
德馬	0	0	0	0	6	11	6	6	0	9	10	7	9	9	7	0	0	2	0	0	9	91
順風	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
溪州	0	0	0	17	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	8	5	13	0	0	0	46
金馬	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4

糖鐵歷年客車總數統計

車種＼年代	民國37年（1948）	民國40年（1951）	民國50年（1961）	民國60年（1971）	民國70年（1981）	民國79年（1990）
蒸汽車（SL）	295	343	244	151	38	0
汽油車	12	27	98	62	1	0
柴油車（DL）	0	0	0	84	230	216
動力客車	42	37	85	68	7	2
普通客車	186	269	236	156	30	0
巡道車	81	113	97	61	80	74
甘蔗車	14225	14924	14792	16415	10936	3992
箱型車	0	0	0	0	4772	9411
其他車輛	4056	4163	5079	5220	4177	3377
總計	18897	19876	20631	22217	20271	17072



台糖蒸汽火車頭347號賣到日本前的最後英姿。
溪湖　1988.（佐藤雅彥／攝）

民國四十三年，糖鐵還曾委託農工處，用卡車卸下來的引擎，自行製作十二輛火車頭，這大概是台灣鐵道史上空前的「拼裝火車」了。

後來糖鐵又買進了美國的金馬牌火車，使內燃機車總數達九十八輛，佔全部火車頭的百分之三十，動力內燃化有了初步的成果。

此後，因爲糖蜜銷路好，使台糖酒精產量日少，這群「酒精車」不得不跟著潮流改爲柴油機車。民國五十三年順風牌改造成功，民國六十四及六十七

年溪州牌也分二次改造完成。其間曾於民國五十六年向日本日立製作所買了四十五輛的柴油車頭，慢慢有計劃地把蒸汽火車加以淘汰。

民國六十六至六十七年向西德DIEMA公司購買了六十六輛塗裝爲金黃色的柴油車，以音譯爲「德馬牌」，但又暱稱爲「德馬仔」，非常傳神地表達了它德國來的身分。民國六十八年又續購了二十五輛的同型車，使糖鐵到民國七十年時，已有二百三十餘輛的柴油車，陣容非常龐大。

這許許多多的柴油車，幾乎全長得像英文字母裡的L，所以被歸類爲L形柴油車，與台鐵的大型柴油車不大相同。

由於糖鐵每一輛車都有其所配屬的糖廠，所以有些型式的火車，就只有在該廠附近才看得到。例如：順風牌全配屬在新營，所以只有和它有相連、相關的鐵路上才見得到它。而德馬牌數量最多，到處都有，幾乎可說是滿地皆是。至於因爲南北線中斷，而自成一個系統的溪湖糖廠，則全爲日立機車頭的天下，在這裡，您是看不到別牌的火車來搶飯碗呢！

糖鐵的小火車頭長相不賴，似乎天生就是有引人目光的魅力，難怪糖鐵的蒸汽火車在淘汰後，會被人拿到遊樂區去當「大玩具」，也許有一天，您在遊樂場裡也會看到順風牌、德馬仔的英姿喔！



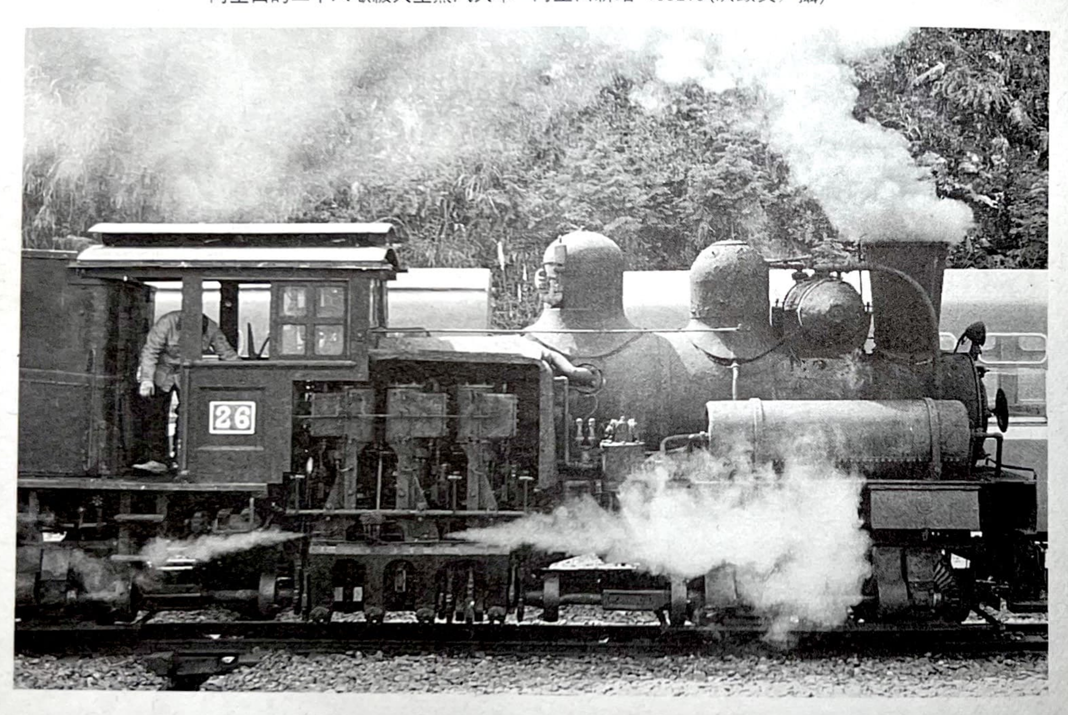
溪湖糖廠使用的日立牌柴油車。1988.　(佐藤雅彥／攝)



左爲「德馬牌」右爲「順風牌」柴油車。1991.1.
洪致文／攝

翻山越嶺的
林鐵火車

阿里山的二十八噸級大型蒸汽火車。阿里山新站 1992.5(洪致文/攝)



世界聞名的阿里山蒸汽火車

阿里山森林鐵路曾是國人引以爲傲的一條登山鐵道，但是近年來受到阿里山公路通車的影響，小火車不得不向現實低頭，停駛的陰影始終揮之不去。

阿里山森林鐵路是於一九〇六年由藤田組開始施工，一九一二年完成嘉義至二萬平段，一九一四年才延伸至今天的阿里山舊站。沿途有一百多座橋樑，五十五個隧道，多在重重山脈間施工，可見工程之艱鉅。除了由嘉義至阿里山七十一點九公里的本線外，在伐木全盛時，山上還有塔山線、香雪山

線、水山線、霞山線、石山線及哆哆咖線等林場鐵道，只是今天多已廢棄而埋沒在山林間。

由於阿里山鐵道是一條登山用的鐵路，最大坡度有千分之六十六點七，為了適應這種特殊的環境，乃於西元一九一〇年至一九一七年間，向美國LIMA公司購置了十八噸及二十八噸兩種直立汽缸的蒸汽火車頭加以運用。

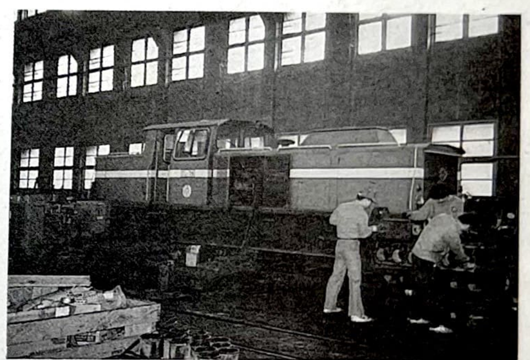
雖然國人曾自以為它是世界獨一無二的傑作，而感到頗為自豪，但事實上，在外國的登山鐵道也都有這種設計，只因當年國外的這種火車多已送入博物館，仍在轟轟奔馳的阿里山老火車頭才會吸引外人的目光。如今各地冰冷陳列的老火車頭，由於缺乏生命力，早已沒有魅力再吸引人群，專程為它而來阿里山了。

阿里山的老火車頭，現在多已流落各地，娓娓道出，都將是一頁頁蒸汽火車的滄桑史。

十八噸較小型的火車頭，是用於嘉義、竹崎間的平地段，及山上的林場鐵道或站內調車用。十二號現停放在阿里山舊站的展示場中，多數的觀光客到此都會與它合影。十三號停在中影文化城內，但已被塗上各種色彩，宛如玩具火車，是所有火車頭中被破壞得最慘的一輛。十四號則遠渡重洋，到澳洲的PUFFING BILLY觀光鐵道作靜態保存，並隨時可作動態展示。十五號在北門車庫解體一半，



保存於池南森林遊樂區的十八噸級十六號蒸汽火車。 1990.8.
(洪致文／攝)


在北門機廠修理中的DL36號。1992.2. (洪致文／攝)

十六號在花蓮池南森林遊樂區中，而十七號則在山上的火車旅館。最後的一輛十八號，則保存在阿里山新站的車庫中。

至於二十八噸大型的火車頭，二十一號在嘉義市內公園，二十三號於阿里山舊站的展示場，二十四號則放在火車旅館前。而曾在眠月線動態行駛的三十一及三十二號，也因老師傅難尋，加上保養不易，及主事者不積極的影響，早已久未啓動。如今，三十一號還被拖到山下的北門車庫，大概要再行駛是不可能了。

阿里山的第一代內燃機車。 北門　1992.2.　(洪致文／攝)



第二代柴油機車DL29號。北門　1992.2.　(洪致文／攝)

平凡的阿里山柴油車

阿里山森林鐵路的柴油火車頭，雖然沒有蒸汽火車來得出名，但它至少也自成一格，與其他鐵道不盡相同，應該受到國人的重視才對。

民國四十二年（一九五三年）十二月，阿里山森林鐵道購入了第一代塗裝成黑色的非蒸汽火車頭，民國四十四年（一九五五年）七月又續購了另一型較大的內燃機車，塗裝同為黑色，均為日本的新三菱重工三原車輛製作所製造。它們的編號非常有意思，是以原廠型式直接用上，而不另外編排，所以才會出現「11403－1」、「11403－3」……等奇怪的「數字」。當然，這批為數不多的內燃機車，就如此以原廠的「11403」製番，添上1至5的號碼，做為它的編號。

當時購入這種第一代內燃機車的原因，乃是為了要取代已行駛多年的蒸汽火車頭。無奈購入的一號及二號故障甚多，最後只好用來行駛北門、竹崎間的平地段。而這二輛三軸的內燃機車，跑起來前後上下擺盪特別厲害，幾乎像在騎馬一樣，最後不得已只好在前後各加一個輪子使它重心變穩，才暫時解決了問題。

後來續購的較大型內燃機車，則可以用來行駛本線的爬山路段，在中興號尚未登場前，為牽引快





阿里山號的專用牽引機車。北門　1992.2.
（洪致文／攝）

車的火車頭。但總括來說，這批塗成黑色，還有點「黑頭仔風味」的第一代內燃機車，性能並不十分理想，而且故障也多，所以此後的十五年間，阿里山鐵路便未曾購入其他的火車頭。到了民國五十八年（一九六九年），蒸汽火車行駛已逾一甲子，實在到了該汰換的時候，所以這才購入了第二代的柴油內燃機車。

從第二代的柴油機車開始，塗裝皆改爲鮮艷的紅色，完全脫離過去黑色給人的陰霾。民國五十八年（一九六九年）首度購入了DL25至DL30號六輛由日本新三菱重工所製造的二十五噸柴液式內燃機車，其出力爲第一代內燃機車11403－3號的二倍，性能之好由此可見。民國六十一年（一九七二年）又續購了DL31至DL34號四輛的同型車，使阿里山共有十輛這種第二代柴油機車可加以運用。如今這些車多在山上行駛眠月線或祝山線，很少跑到登山的本線，畢竟後來阿里山鐵路又買了更新的車來代替它嘛！

第三代的柴油機車，則是DL35至DL37號，由西德O&K公司所生產的「OK牌柴油車」。它的駕駛室設計得非常舒適，駕駛員開起來也很輕鬆，但是它前後端過長，導致視野不佳，轉向架又藏在車體內，很難維修，終於遭到停用的命運。

第四代的柴油機車，則爲DL38至DL43號更大型的車頭。它們於民國七十一年（一九八二年）購入，前端附有阿里山號冷氣車所需使用的電源發電機，因此噸數多了三噸。但很奇怪的是，DL38號並沒有裝發電機，與其他幾輛有些許不同，值得特別留意。

阿里山的火車頭，與其他鐵道在使用上最明顯的差異，是它不用「轉頭」，而且機車頭永遠在下山側：上山用推的，下山用拉的。這種上山推、下山拉的「哲理」，是因爲上山時若由火車頭拉，一輛接一輛客車的重力，會越傳越大，導致連結器受力過劇，恐有斷裂的危險，所以不得不在後面推。至於下山，幾乎全爲「剎車狀態」，自然用機車頭在前面拉了。

北門是阿里山鐵路在平地的大本營。1992.2.　（洪致文／攝）



祝山線使用客車內景。1992.2.　（洪致文／攝）

阿里山鐵路的客車

阿里山鐵路除了載運伐下的林木外，也兼營客運，尤其是伐木事業萎縮後的今天，阿里山鐵路幾乎變成以客運為主的觀光登山鐵道，早已嗅不出早年那一股噗鼻木香的「材味」，而它的客車，便成為外界最感興趣的焦點。

早期阿里山的客車皆以木造為主，造型均非常可愛。那時它還有一種小型的汽油車，專門行駛嘉義、北門、竹崎間的平地路段，作為沿線居民短途的通勤車用。日據時代它的前端，有可放置農產品的欄杆，為輕便鐵道車輛獨有的特色。後來改為拖車時，便削去而不復見，實在可惜。不過它的轉向架如今仍留在北門車庫前的廢車堆中，可以供人「憑弔」。

同樣在北門車庫，還有一輛編號PA3的木造客車，是由太平山森林鐵路送來阿里山用的，外型與仁澤山莊保存下的羅東林鐵客車，還眞有幾分相似呢！

民國五十二年（一九六三年）三月二十日，阿里山開行了中興號特快車，邁開了觀光國際化的第一步。

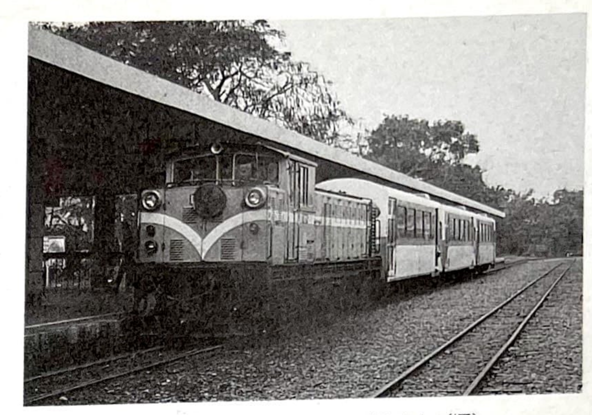
中興號為一種柴油動力的自走客車，動力車為日本車輛所生產，編號以DPC稱之。拖車有些仍是

日本車輛所製造，而有的則為台鐵台北機廠生產。一車共可坐二十八人，比動力車多了三個座位，以英文DTC稱呼。

民國六十二年元旦起開行的光復號，則比中興號高級，票價也較貴。它的車身為鋼體打造，內部也佈置了絨布座椅，深受旅客喜愛。它的編號以SPC1至SPC10號來稱呼，在民國七十一年（一九八二年）九月三十日阿里山公路通車的同一天，開出了最後列車，十月一日起便正式功成身退，改為團體包租用的不定期列車行駛。

民國七十三年（一九八四年）一月二十七日，為了拉回被公路搶走的遊客，阿里山鐵路以新購的冷氣客車「阿里山號」開行了夜快車999，強調只要999元，就可以在一天之內到阿里山做短暫的旅遊。火車於週日凌晨零時一分從北門站出發，早上四點抵阿里山，正好可以趕往看祝山日出，之後遊歷阿里山森林遊樂區，於用過午飯後二點五十五分下山，六時前後抵嘉義，完成了一趟「快速」的阿里山之旅。

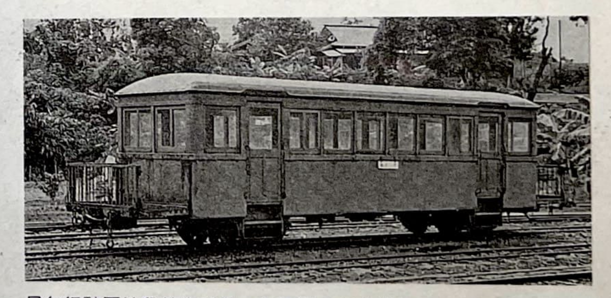
這套極受歡迎的火車旅遊專案，雖然頗得外界好評，但主管單位有意縮小經營，且為了符合勞基法，不得不於民國七十七年（一九八八年）九月十日叫停，十一月一日起更停駛普通車，改以中興號代替，整個阿里山鐵路已不復早年風光。



阿里山號冷氣列車。北門站　1992.2.　（洪致文／攝）



阿里山號客車內景。1992.2.　（洪致文／攝）



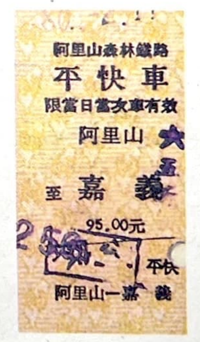
早年行駛平地段的汽油車，卸下動力後的外觀。竹崎 1968.11.　（松本謙一／攝）



升火待發的中興號。北門　1992.2.　（洪致文／攝）



光復號客車SPC1號。北門　1992.2.　（洪致文／攝）







中興號的中間拖車。北門　1992.2.
（洪致文／攝）

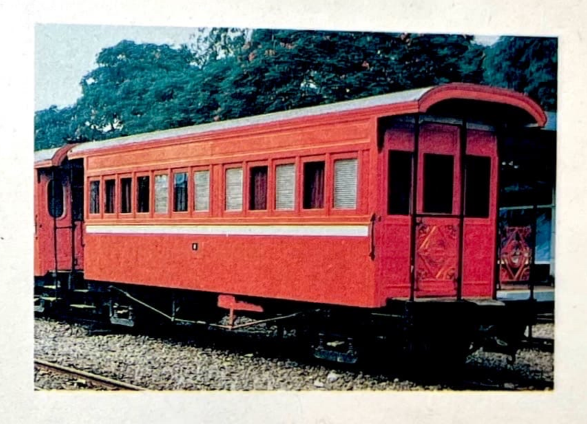
PA3號木造客車內部。
1992.2.　（洪致文／攝）

時至今日，阿里山號更成為唯一每天上下山的固定班車，連中興號也不開了，眞是可惜。阿里山號一共有二十二輛，編號由SPC11至SPC32號，其中SPC11至SPC18號八輛有車長室、喇叭，可以作列車的前端，其他的則否。它車內的絨布座椅為坐臥兩用，可以隨乘客的喜歡上下調整傾斜角度，是阿里山最高級的列車。

阿里山鐵路的貨車

早年阿里山因為對外沒有公路，一切日常用品的補給全要靠火車，所以阿里山鐵路的貨車數目也不少，但今天公路發達，除了一些路線維修要用到的貨車外，幾乎全數都形同報廢，毫無可用之處。

在阿里山伐木最盛時，運材車當然是最多了，尤其是山上的林場鐵道更全是它的天下。其他的貨車，則有平台車、油罐車、郵便車、有蓋貨車……等不同目的用途的車。在客運鼎盛時，阿里山鐵路還曾發生客車不夠用的情形，於是只好把一些平台車、材車改造成簡陋的客車代用，此即為「材客」、「平客」……的由來。如今使用中的貨車，多為鐵道養護用，拿來搭載枕木、道碴，其他的貨車已很少在行駛。



阿里山的花車。(張新裕／攝)



台東線的油罐車被運送到阿里山使用。北門　1991.6.(洪致文／攝)

太平山的蒸汽火車。
花蓮池南　1990.8.
(洪致文／攝)

其他林鐵的可愛運材小火車

台灣的森林鐵道，除了阿里山規模較大，火車種類也較多外，其餘的種類不多、而且較少辦理客運，火車均以與伐木有關的運材車爲主，火車頭也以小形的柴油內燃機車(DL)爲多，較沒有阿里山鐵道那般「群車亂舞」的盛況。

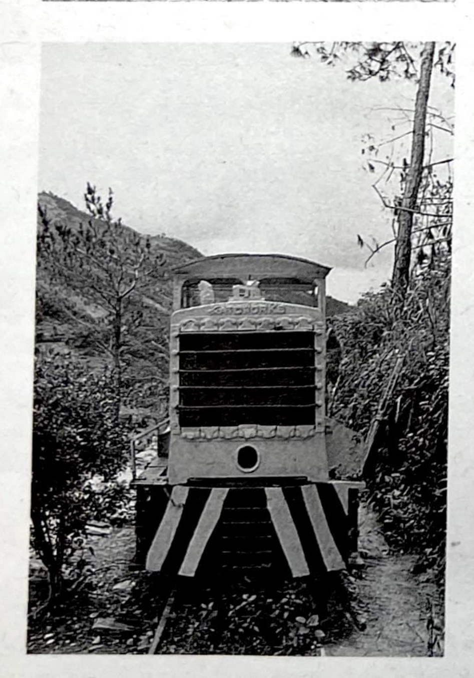
不過，台灣三大林場的另外兩個：八仙山與太平山，也有少數一部分的火車，值得研究。

由於八仙山在民國五〇年代即停止伐木，原隸屬大甲林管處的八仙山林場火車，便轉送太平山的羅東林鐵使用，使羅東林鐵的蒸汽火車頓時增加了不少。

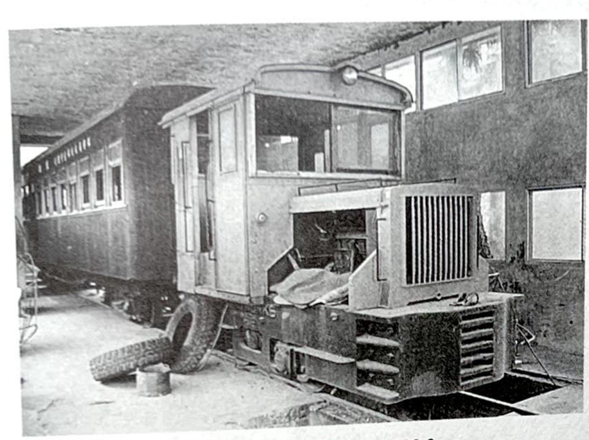
民國六十八年（一九七九年）八月羅東林鐵奉准停駛後，太平山森林鐵路平地段使用的蒸汽火車，便眞的失去了舞台，遭到廢棄的命運。

位於羅東竹林車站附近的車庫裡，停放了八、九、十一、十二及十五號五輛的老火車頭，外表銹痕累累，蜘蛛網密佈其間，顯然早已乏人管理。不過，仁澤山莊、羅東公園與池南森林遊樂區，都各有一輛羅東林鐵的火車頭保存著，仁澤山莊那一處，還擺了二輛木造客車展覽著呢！

部分羅東林鐵的客車在停駛後，又轉送阿里山森林鐵路使用，曾經在眠月線跑過一段時間，但如



林鐵最普遍的加藤(KATO)製DL。
花蓮池南　1990.8.
洪致文／攝



林田山林場使用的火車頭及客車。森榮　1992.2.
(洪致文／攝)



林田山林場的DL。森榮　1992.2.　(洪致文／攝)

今也大多報廢了。

其他像林田山林場、木瓜林區林場……等較小規模的登山鐵道，不是用索道、流籠，就是小型的DL，其中又以加藤製(KATO)的爲多，大概是它性能不錯，又有現成品可以購買，所以被廣泛使用吧！

林田山林場行駛萬森線的客車，則是林鐵客車中的異類。它的構造是專爲此段區間設計，所以上下車的門只在單側，非靠月台的一側居然是密閉式的，非常有意思。如今萬森線連遺跡都只剩森榮附近才見得到，車庫前的鐵軌也早已不見，但這輛客車卻保存了下來，實在值得我們好好珍惜。

窄軌幹線

舊台東線火車

在花蓮美崙山上靜態保存的LDT103號。（洪致文／攝）



花東地區素有「後山」之稱，對外的交通也非常不方便，但花蓮、台東間很早就有了窄軌（軌距七六二公厘）的鐵道系統加以連接，使這個「後花園」本身的交通運輸還差強人意。這條上下不外接的窄軌台東線，由於好歹也稱得上東部的縱貫鐵道系統，所以本身所擁有的各型車輛，種類可以說非常完整，從最高級的花車，到非常少見的大物車，幾乎西線鐵路有的，它都不會缺到那裡去。

小小火車母

它的蒸汽火車頭，最早引進的是明治四十三年（一九一〇年）由美國Vulcan Iron Works所生產的LCK21及22號。其中LCK21號用來牽引工程列車，做爲修築台東線之用，而LCK22號則暫借給相同軌距的阿里山森林鐵路使用，於大正二年（一九一三年）才歸還。明治四十四年（一九一一年）又添購了兩輛同型車，總計四輛的LCK20型，一直用到民國四十九年（一九五〇年）才功成身退。

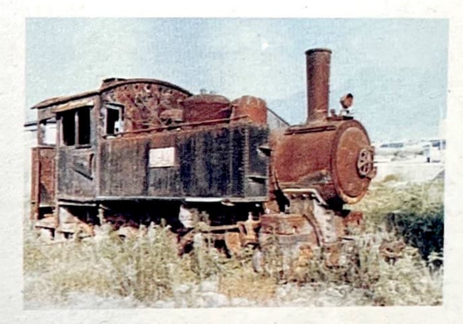
大正二年（一九一三年）十月，台東線又購入了二輛英國製的LCK10型火車，其中一輛於大正十年（一九二一年）賣給了糖廠，另一輛則在後來跑過萬榮分歧出的萬森線鐵路。

LCK30型也有二輛，一輛爲日本國鐵轉賣來台，由德國Koppel所生產的LCK31號，另一輛則爲一九二七年向日本車輛訂購的同型車。如今LCK31號，仍保存在花蓮的光隆大理石工廠，作爲該公司的「象徵」。

LCK40型同樣有兩輛，是昭和十六年（一九四一年）（註：另一說爲一九四三年）向日本大阪片岡鐵工所購買的蒸汽火車。因爲它車身上並無原廠製造銘板，且已解體多年，製造廠、出廠年都倍受爭議，是東線蒸機中最有「問題」、尚待考證的一型。



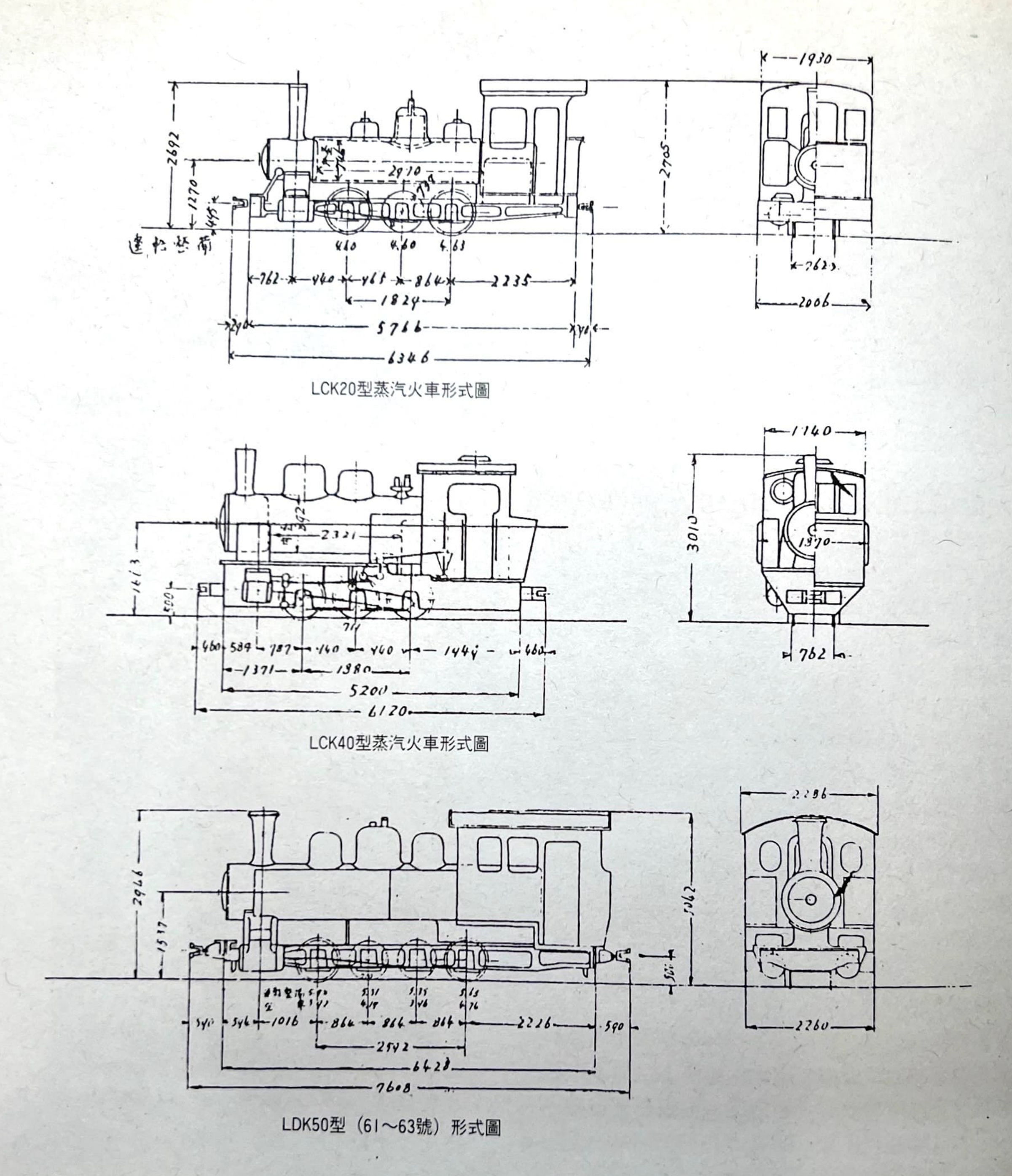
台東鯉魚山上保存的LDK59號。（洪致文／攝）



在花蓮南濱報廢、解體的東線小火車。1978. 7.（洪達雄／攝）



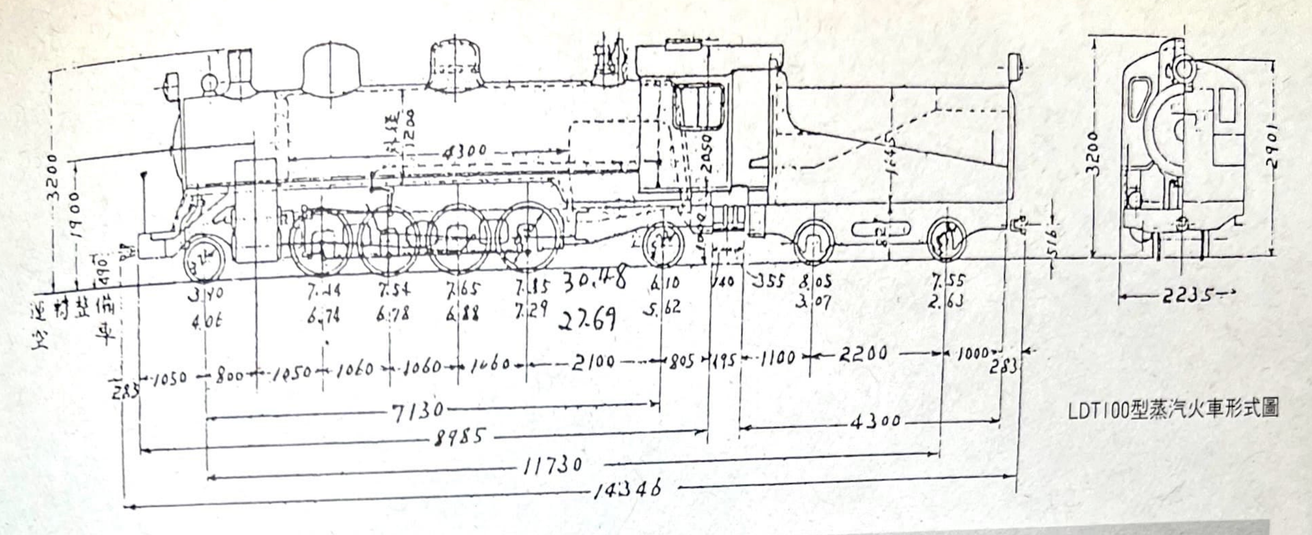
在花蓮舊站調車的LDK58號。1981. 7.（洪達雄／攝）



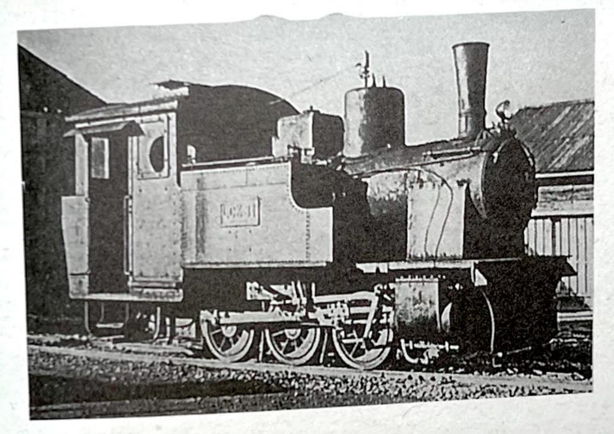
LCK20型蒸汽火車形式圖

LCK40型蒸汽火車形式圖

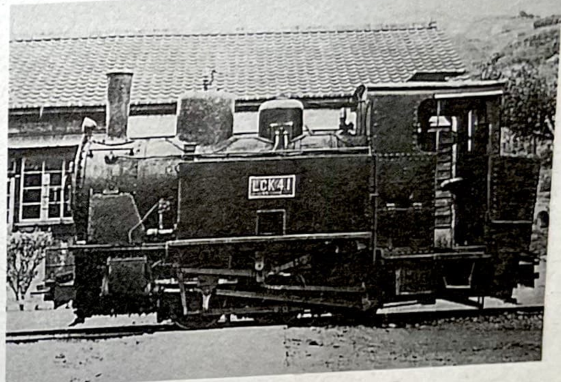
LDK50型（61～63號）形式圖



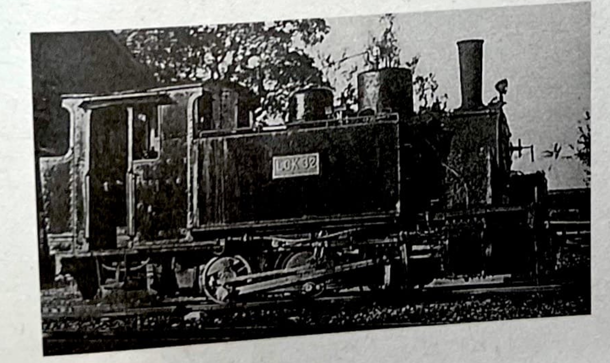
LDT100型蒸汽火車形式圖



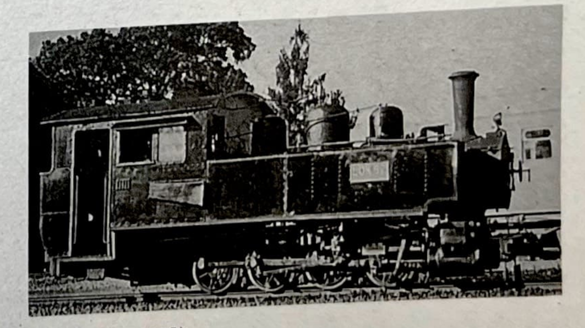
LCK31號。



LCK41號。

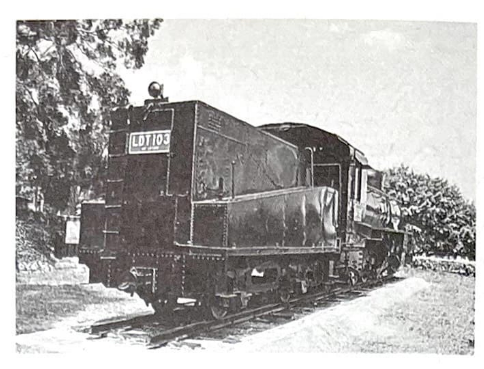


LCK32號。



非常輕快的LDK62號。

(取自「機關車の系譜圖」)



煤水車的斜坡設計，是爲了方便向後瞭望。(洪致文／攝)



東線唯一有煤水車的蒸汽火車「LDT100型」。(洪致文／攝)

LDK50型是東線所有蒸汽火車頭中，數量最多的主力機種，製造廠也包括了美國H.K.Porter、日本車輛、汽車會社、日立製作所……等好幾家。使它們雖同名爲LDK50型，但彼此間因爲製造廠的不同，而有些許的差異。據前花蓮機務段蕭段長回憶：LDK60號以後的幾輛，跑起來非常「輕快」，好像在坐溜滑梯。有好多次跑到折返式路段，因爲剎車不及，竟衝出止衝擋，優點反倒成爲缺點。

另外像日本車輛製的LDK58號，跑起來就很「笨拙」，呆呆地跑不快，但卻傻人有傻福，一直在花蓮舊站調車，使用到東拓才報廢，現存放在澎湖馬公中正公園供人參觀。

以上介紹的各型蒸汽火車，全爲無煤水車的水櫃式(Tank)火車。它們要自載煤與水，便於雙向運轉，但因容量有限，故必須一直添煤加水。另一種的煤水車式(Tender)火車，則較適合長途運行，但缺點則爲雙向運轉較不靈活，一定要車頭向前才方便瞭望。

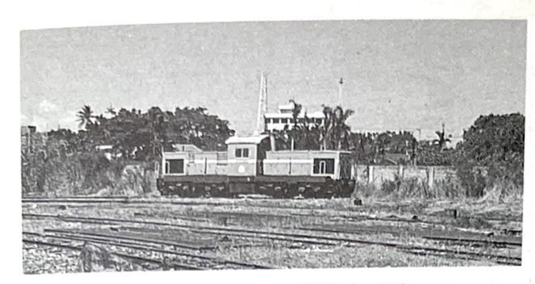
東線因屬窄軌輕便鐵道，所以以水櫃式火車爲主，但唯一的例外，則是昭和十七年（一九四二年）由日本車輛所製造的LDT100型煤水車式蒸汽車。

它的外型龐大而有趣，好似把西線一〇六七公厘軌距的蒸汽火車，縮小軌距用在七六二公厘的鐵道上。軸配置及鍋爐面積，都令人不得不想起西部的DT580型（日本國鐵9600），稱得上是輕便鐵道中的「小怪獸」。

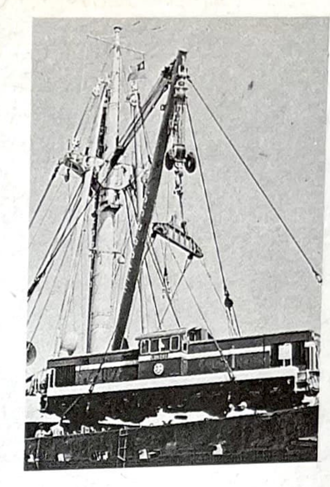
它與朝鮮鐵道的九百型爲同型機，是日本生產的輕便鐵道車輛中，最大型的一種蒸汽火車頭。如今LDT103號保存在花蓮美崙山上的米老鼠遊憩區，其他的三輛均爲日本的東急車輛購回，去做別人的「文化財」。

東線的火車頭演進，在民國五十八年（一九六九年）邁入了柴油化的新時代。向日本的日本車輛所購的LDH200型柴液機車十二輛，於該年年初加入營運，作爲貨物列車牽引之用。(偶爾也牽引客車。)

民國五十九年（一九七〇年），由於經費不足使柴油車無法多購，但製糖期又感火車頭不夠用，於



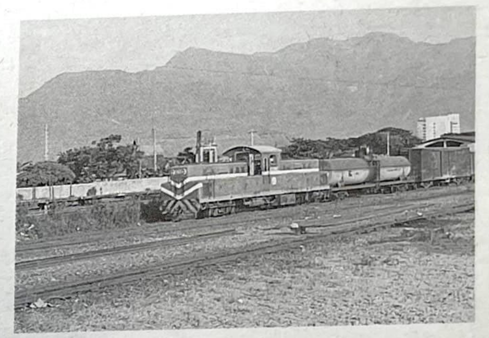
在花蓮機廠調車用的DH210號。(洪致文／攝)



LDH200型抵台時的卸船情形。(台鐵／提供)

是由花蓮修理廠（花蓮機廠前身）自行設計「拼造」了一輛LDH101號柴油車，做為區間貨車牽引使用，是花蓮機廠至今都頗為「自豪」的傑作。

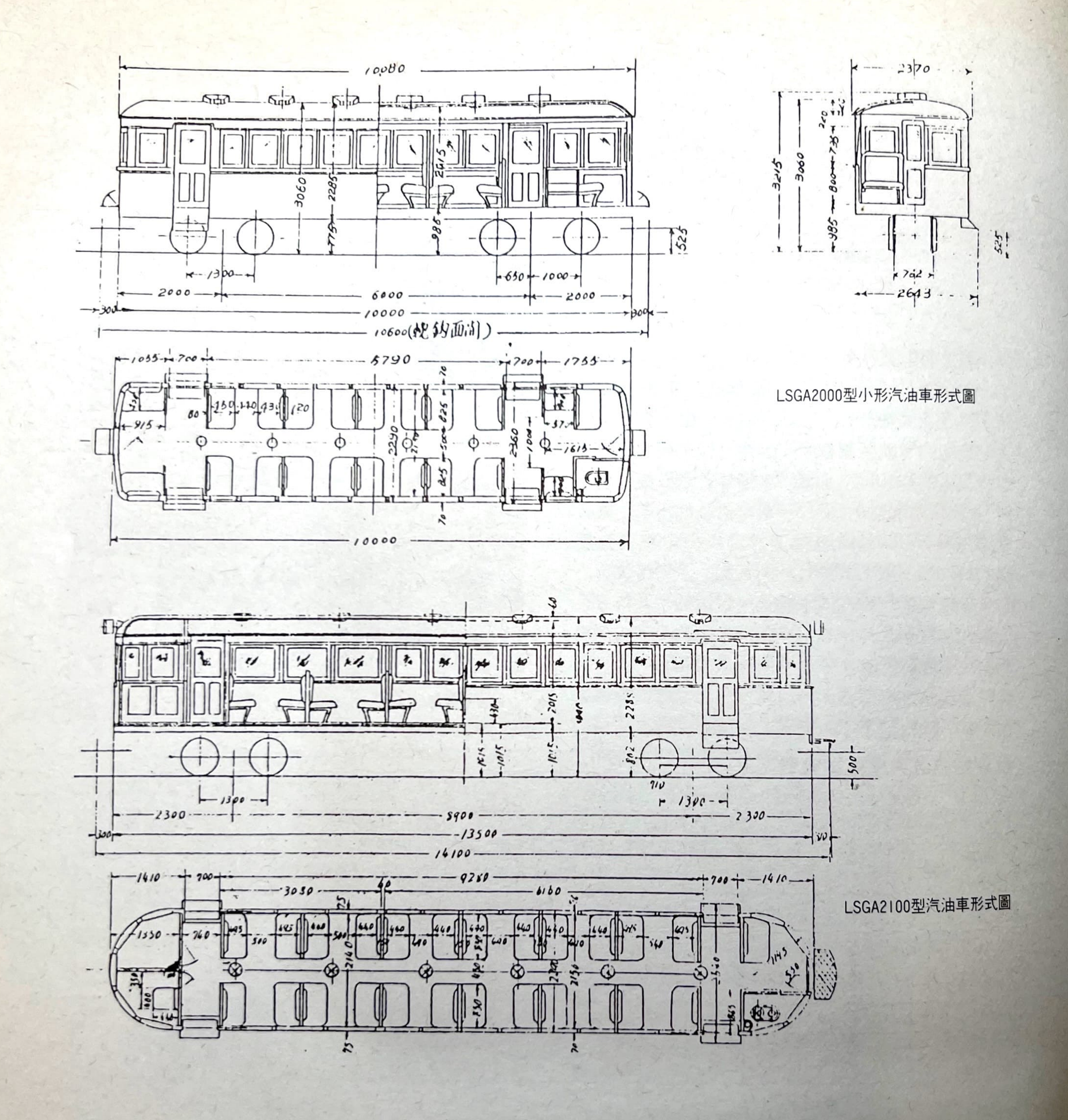
東線的窄軌柴油車頭，大概是為了使駕駛室的瞭望視線較佳、且不必轉頭，所以均設計成「凸字形」，與日本國鐵的DD13形有非常多的相似之處。在東拓後，LDH101號轉送澎湖馬公中正公園展示，其餘的12輛LDH200型，則拓寬軌距轉做調車之用，一度也曾行駛在淡水線上。民國七十八年（一九八九年）十二月份起全數報廢，停放在七堵調車場，後來就解體消失了。不過其中的DH210號，因為花蓮機廠調車需要，所以轉送花蓮做廠內調車之用，意外地保留了下來。



花廠自製的LDH101號。(洪達雄／攝)

台東線蒸汽火車基本資料

形式	LCK10		LCK20		LCK30		LCK40	LDK50							LDT100	
車號	LCK11	—	LCK21、22	LCK23、24	LCK31	LCK32	LCK41、42	LDK51~53	LDK54~56	LDK57	LDK58	LDK59~60	LDK61~62	LDK63	LDT101	LDT102~104
日據時期編號	LC1010	LC1011	LC1120、1121	LC1122、1123	LC1230	LC1231	—	LD1050~LD1052	LD1053~LD1055	LD1056	LD1057	LD1058~1059	LD1060、1061	LD1062	—	—
製造國	英國		美國		德國	日本	日本	美國	日本	日本	日本	日本	日本	日本	日本	日本
製造廠	Barclay		Vulcan Iron		Koppel	日本車輛	片岡鐵工所	Porter	汽車會社	汽車會社	日本車輛	日立製作所	汽車會社	日本車輛	日本車輛	日本車輛
輛數	1	1	2	2	1	1	2	3	3	1	1	2	2	1	1	3
製造年月	1913.2	1913.2	1910	1911	1913	1927	1941	1915.8	1918.1	1922.6	1923.7	1930	1937	1938	1942.3	1942.12
動輪直徑（mm）	710	710	737	737	774	774	710	710	710	710	710	710	710	710	900	900



LSGA2000型小形汽油車形式圖

LSGA2100型汽油車形式圖

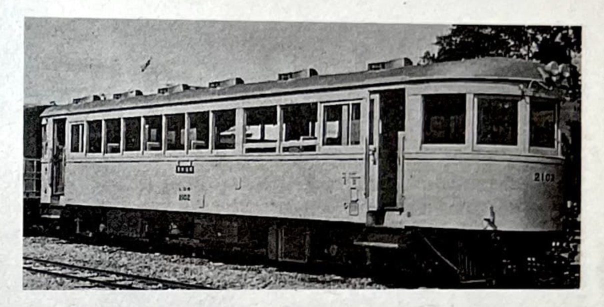
鐵道小巴士——台東線的柴油客車

台東線因爲屬於輕便鐵道，載客量原本就不多，所以除了上下學時間的「學生仔車」外，太多數的客車都是用自己本身有動力的汽油車或柴油車，牽引幾輛客車來開行。由於這些動力客車或拖車均塗裝爲下黃上白，因此當地人都以「黃皮仔車」稱之，其鄉土味可見一斑。

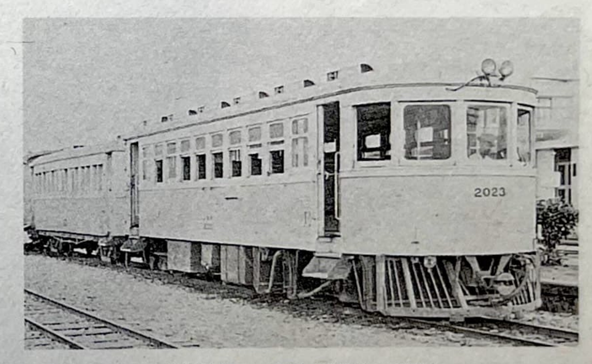
東線的汽油車始祖，當溯自昭和七年（一九三二年）九月向日本車輛所購入的四輛1000型汽油車。它全長僅十點六公尺，大概是今天莒光號客車的一半長而已。座位三十四個，最高車速每小時六十公里，使花東線的行駛時間縮短至五小時半。

後來車號改爲LSGA2000型，於民國四十年（一九五一年）將原有的美製引擎卸下，改裝由卡車拆下的五十鈴引擎。民國五十一年（一九六二年）四月，2001及2004號乾脆卸下引擎改爲拖車，稱爲LTPB1701及1702號。另外二輛，也分別在民國五十三年（一九六四年）十月及十一月改造爲客車，不再當動力車使用。

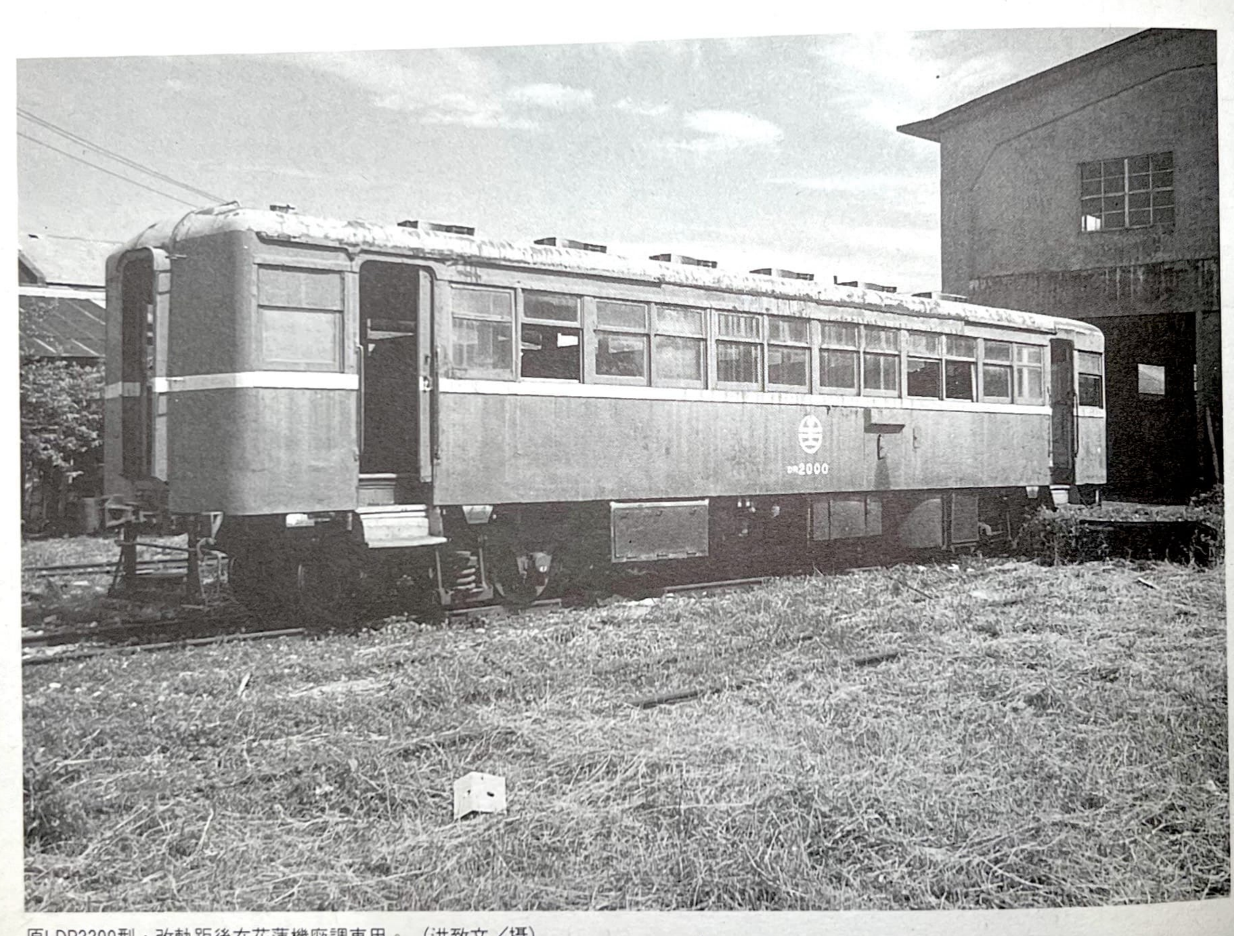
昭和十二年（一九三七年）九月，台東線又購入了1100型十二點五公尺的半流線形「圓頭」汽油客車三輛。光復後改號碼時，因其中一輛的座位配置不太相同，所以二輛稱爲LSGA2020型，一輛稱做



大型的LDR2100型柴油車。（日本鐵道迷／提供）



中型的LDR2020型柴油車。（日本鐵道迷／提供）



原LDR2200型，改軌距後在花蓮機廠調車用。（洪致文／攝）

LSGA2040型。於民國四十五年（一九五六年）改為柴油引擎時，又把LSGA的英文縮寫改稱LDR，因為美製固敏引擎該型車裝不下，只好裝日野的DS－22型代之。後來也和小型的汽油車一樣，卸下引擎做拖車，改稱為LTPB1710型，一直用至東拓完成才報廢。

昭和十三年又添購的則為全長十四點一公尺的2000型汽油車三輛。它最初為二、三等的合造型，二等客室可坐十人，三等客室則可容納三十人。民國四十五年（一九五六年）配合動力柴油化，改裝了固敏引擎，以一輛拖二輛的編組當普通車行駛，編號也改以LDR2100型稱之。

民國四十五年為了加強東線柴油客車的陣容，特委託台北機廠仿LDR2100型打造車身，由花蓮機廠自行裝配固敏引擎，於民國四十六年（一九五七年）一月及四月，完成了四輛的LDR2200型柴油車，作為普通列車使用。

它雖是仿製品，但與原型仍有很大的不同，像車頭為削平的設計，非駕駛台的一端可以貫通，但有駕駛座的一端卻只有兩片玻璃，無法聯貫……等，都是它們的相異之處。東拓後，一輛保存下來為火車博物館將來展示用，一輛在花蓮機廠拓寬軌距改為廠內調車，其餘的報廢解體，永遠消失。

台東線動力客車基本資料（LDR2000～LDR2200）

柴油車時期形式	LDR2000	LDR2020	LDR2040	LDR2100	LDR2200
柴油車時期編號	LDR2001～2004	LDR2021、2022	LDR2041	LDR2101～2103	LDR2201～2204
日據時代形式	1000	1100	1100	2000	—
汽油車時期形式	LSGA2000	LSGA2020	LSGA2040	LSGA2100	—
製造年月	1932.9	1937.9	1937.9	1939	1957
製造廠	日本車輛	日本車輛	日本車輛	日本車輛	北廠、花廠
製造國	日本	日本	日本	日本	台灣
座位數	34	44	48	52	50
更改為拖車之形式	LTPB1700	LTPB1710	LTPB1710	—	—

東線小叮噹。玉里站　1992.2.（洪致文／攝）

東線小叮噹

花東線鐵路在由窄軌輕便鐵道拓寬之後，失去了許多原本「慢吞吞」的小鐵路風情，速度雖然提高了，但特殊的韻味卻減了不少。如今可以體驗一下早年那種小火車風味的地方已經不多，但仍有幾班普通車依舊使用過去窄軌火車拓寬改造後的車廂，成為人們懷舊的對象。

這批東線窄軌時期塗裝爲下黃上白的黃皮仔車，當時是用在光華號的列車中，拓寬軌距時，挑選了其中的菁華，共有動力車十輛、拖車二十輛，分別稱爲DR2000型及DR2050型，自東拓後一直使用迄今。

剛改軌距時它仍爲舊的黃皮仔樣兒，但後來改爲和西線普通車一樣的藍底白條塗裝後，實在不好再稱黃皮仔車，只好改口叫「青皮仔車」，當地人對它的暱稱實在頗爲有趣。

因爲它的車身爲窄軌時代的產物，所以和台鐵的「大」火車一比之下就渺小了許多，加上它跑起來叮叮咚咚地搖晃，所以它又被取了一個有趣的外



號——「東線小叮噹」。機器貓小叮噹是小朋友很喜歡看的卡通、漫畫，它全身的顏色正好也是藍白相間，與東線小叮噹還有幾分相像呢！

機器貓小叮噹的耳朵被老鼠咬掉了，所以頭上空空如也，但東線小叮噹的屋頂上，卻隆起了一個一個的圓形凸起，好像小叮噹還沒被咬掉的耳朵。這幾個凸起的來源說來也很好玩，原來因爲窄軌車身太小了，屋頂的高度也不夠，如果加裝電扇，長得高一點的人頭髮恐怕會被捲進去，所以只好把屋頂挖個洞，電扇裝在外面，外側再以圓形凸起包起來，解決了這個問題。

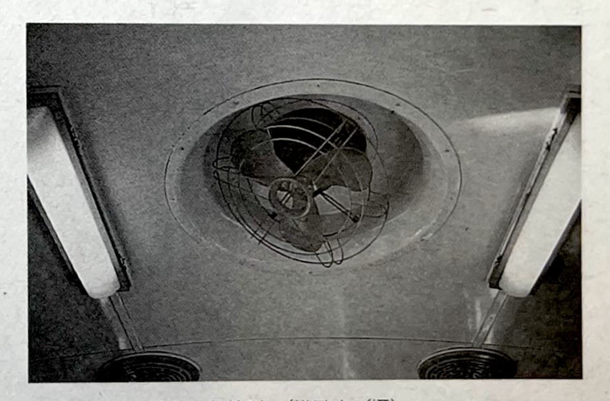
當然它「小」叮噹的身材，也反應在其他方面。像是車內非常狹窄、通道的門也非常小，大胖子大概是很難「通過」考驗；車身較窄，所以離月台還有一大段空間，只好在門外多加了一塊側板彌補。凡此種種，皆是它保有早年小火車風情的特色。

民國八十一年初，因爲它青皮仔的塗裝不太醒目，且易造成意外，所以車頭又改塗爲黃色的警戒色，讓人不知是叫它黃皮仔好還是青皮仔好？台鐵不重視火車外觀的協調性，由此便可看出。再過幾年，這批車大概也要報廢解體，想回味小火車風味的日子也所剩不多了。

這批小叮噹在窄軌時代，是稱爲LDR2300及2400型的柴油客車，最高速度曾飆到每小時七十公

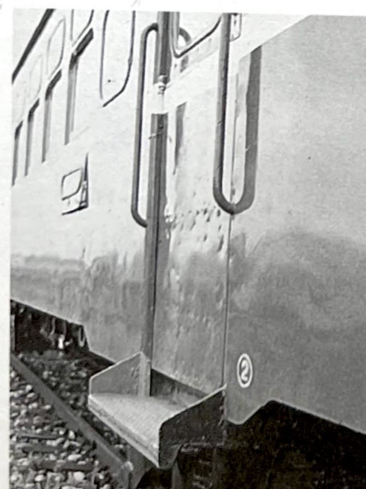


東線小叮噹的車內非常狹窄。(洪致文／攝)



電風扇的安裝設計十分特別。(洪致文／攝)

側面有凸起的鋁皮小叮噹。
玉里站　1992.2.
(洪致文／攝)



改了軌距後的小叮噹，因爲車體較窄，
離月台尚有一段空間，故多出了這麼一
塊踏板。　(洪致文／攝)

里，爲外國人士嘖嘖稱奇的「狹狹軌特急列車」。

LDR2300型的十輛，前四輛爲車身日本東急製造，其餘在台裝配；LDR2305及2306號則爲台灣的「仿製品」，2307及2308號是民國六十年（一九七一年）拿LTPB1801及1802號客車自行改造而來，LDR2309及2310號也是客車改造車。

LDR2400型大致上與2300型相同，但裝的引擎不大一樣，所以另外編成一種。民國六十四年，這四輛又改回LDR2300型，大概是引擎又換回一致了吧！

東線曾經爲了要把車輛輕量化，而將鋼體外皮改爲鋁皮，試驗了幾輛，LDR2403及2404號即是改用鋁皮的試驗車。而由客車改造的四輛動力車，因爲客車本身也是鋁皮外殼製作，改爲動力車後便也沿用了下來。

不過這項試驗並不太成功，鋁鐵產生的靜電，讓車身極易腐蝕，所以東拓後報廢的四輛，便全是這種鋁皮車。其中一輛LDR2308仍保留下來，做爲鐵道文物保存用。

改軌距後的DR2009號及DR2010號應爲鋁皮車，但據民國八十一年（一九九二年）初筆者的查證，卻僅剩DR2010號仍爲原貌，因此推測DR2009號可能已更新改造過。



東線光華號登場時的宣傳照。（台鐵／提供）

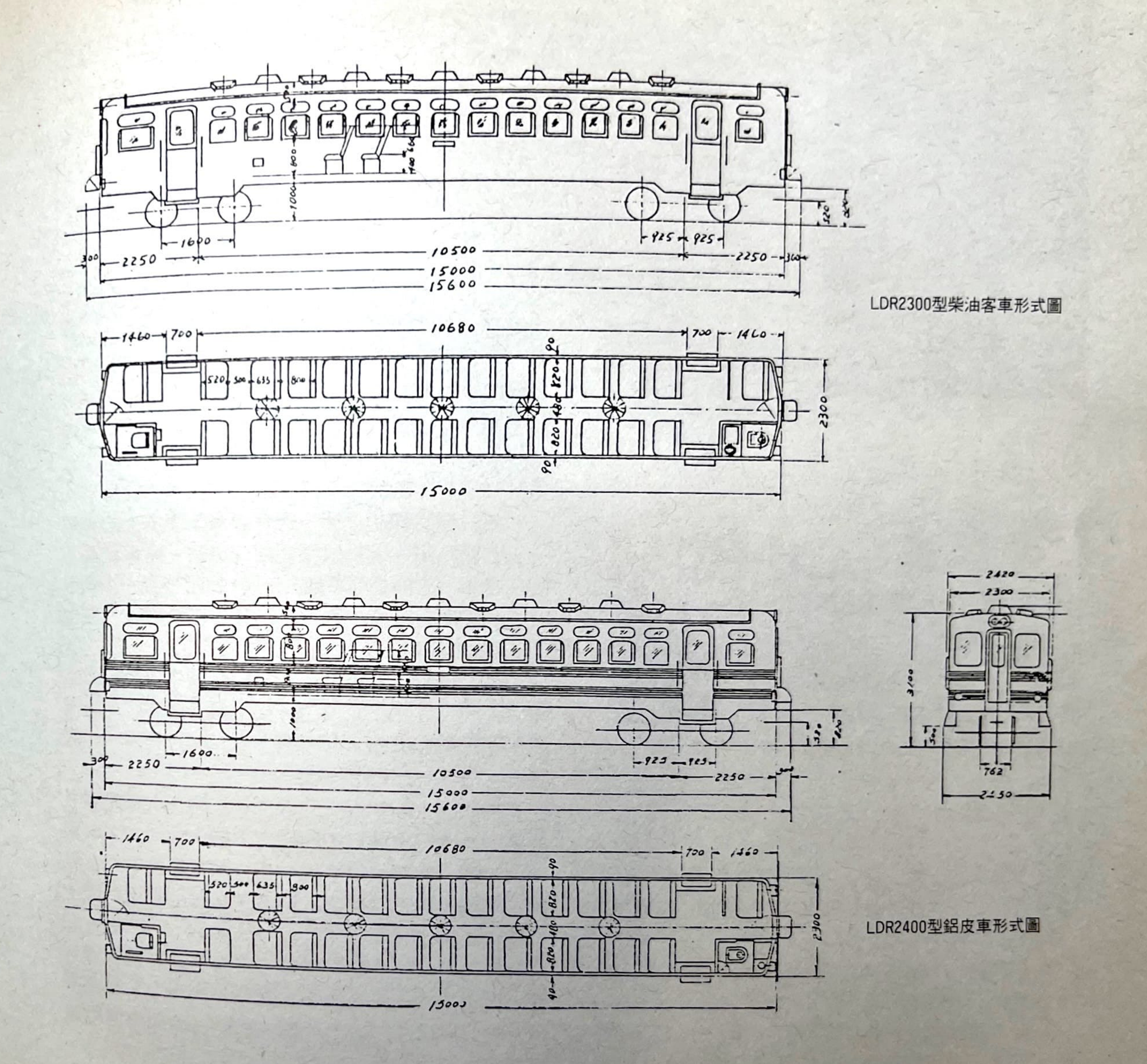
東線 LDR2300、2400型柴油車基本資料

形　式	LDR2300			LDR2400	
編號	LDR2301～2304	LDR2305～2306	LDR2307～2310	LDR2401～2402	LDR2403～2404
製造廠	東急車輛	花廠	花廠	花廠	花廠
製造國	日本	台灣	台灣	台灣	台灣
製造年	1961	1962	1971(改造)	1966	1967
外皮材質	鋼	鋼	鋁	鋼	鋁

LDR 2300、LDR 2400 柴油客車車號變遷表

LDR2301 ∫ LDR2306	──→	DR2001 ∫ DR2006 (1985年)		
LTPB1801 LTPB1802	──→	LDR2307(＊) LDR2308(＊) (1971年改造)	──→	東拓後報廢
?	──→	LDR2309(＊) LDR2310(＊)	──→	DR2009 DR2010 (1985年)
LDR2401 LDR2402	──→	LDR2311 LDR2312 (1975年改番號)	──→	DR2007 DR2008 (1985年)
LDR2403 LDR2404	──→	LDR2313(＊) LDR2314(＊) (1975年改番號)	──→	東拓後報廢

註：打＊號者爲鋁皮車



LDR2300型柴油客車形式圖

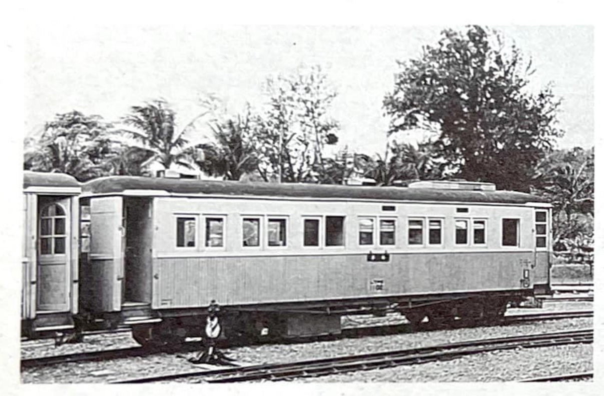
LDR2400型鋁皮車形式圖

台東線客車型式表（1961年調查）

車種	型式
客車	LSTP1200，LTP1300，LTP1320，LTP1340，LTP1400
客守車	LTPB1400
拖車	LTPB1360，LTPB1370，LTPB1400，LTPB1700
拖車（客車附行李守車）	LTBK1600，LTBK1610
客臥車	LTPS1100
郵政行李車	LMBV1500，LMBV1550

註：花蓮舊站車庫的保存客車：LTPB1332，LTPB1375，LTPS1102。

保存在花蓮舊站車庫內的木造客車。（洪致文／攝）



非常珍貴的木造窄軌臥車。花蓮站構內 1982.（森崇／攝）

黃皮仔客車

台東線的客車，除了柴油拖車外型較有「現代感」外，一些木造客車仍保存了輕便鐵道所特有的「輕便」風味。

在東線的窄軌客車史中，最特別的兩輛車一為花車，另一則爲臥車。

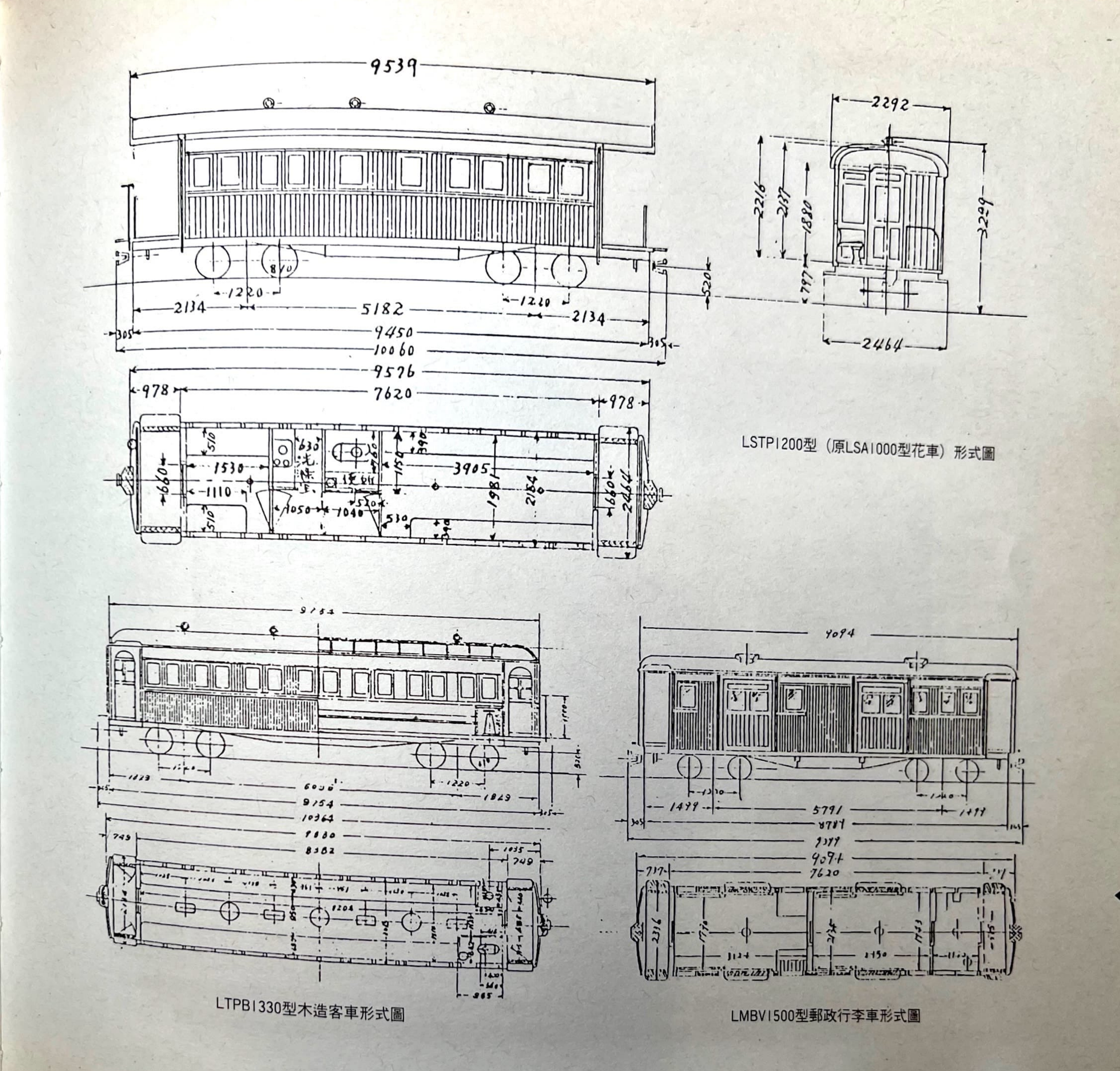
台東線原有一輛編號LSA1000型的窄軌花車，專供元首、高級官員乘坐。它造於日據時代大正十三年（一九二四年）六月，於昭和三年（一九二八年）十月改造爲花車，全長大約只有十公尺，可以裝潢的空間實在不多。民國三十九年（一九五〇年）四月底，它便被改回二三等的合造車，編號爲LSTP1204號，二等室可坐五人，三等室可坐十五人，卸下花車的神秘面紗，當成一般客車使用了。

另一種特殊的車輛，則是台灣鐵道史上的異數——窄軌臥車。因爲這樣輕便的鐵路，路線竟長到要用臥車，實在不可思議。而且，軌距不滿一公尺，車上的空間必然小了許多，睡在上面的滋味大概也不怎麼好受。

這批臥車一共有三輛，其中二輛是造於昭和四年（一九二九年）底及翌年初，另一輛不明。光復初期全車皆爲臥舖，共可睡十六人，是雙層床舖的設計，編號爲LTS1100型。

民國五十一年（一九六二年）時，大概是想多容納一些乘客，所以把四個上下層床位撤去，改爲十張座椅，共可坐二十人，另外僅留八張床位當臥室，整個車廂就這般分成兩半，爲普通座位與床位合造的木製車。

當時它們皆加掛在零時十五分，從花蓮及台東分別開出的四十一及四十二次柴普列車上，現存其中一輛LTPS1102號在花蓮，做爲日後火車博物館展覽用。

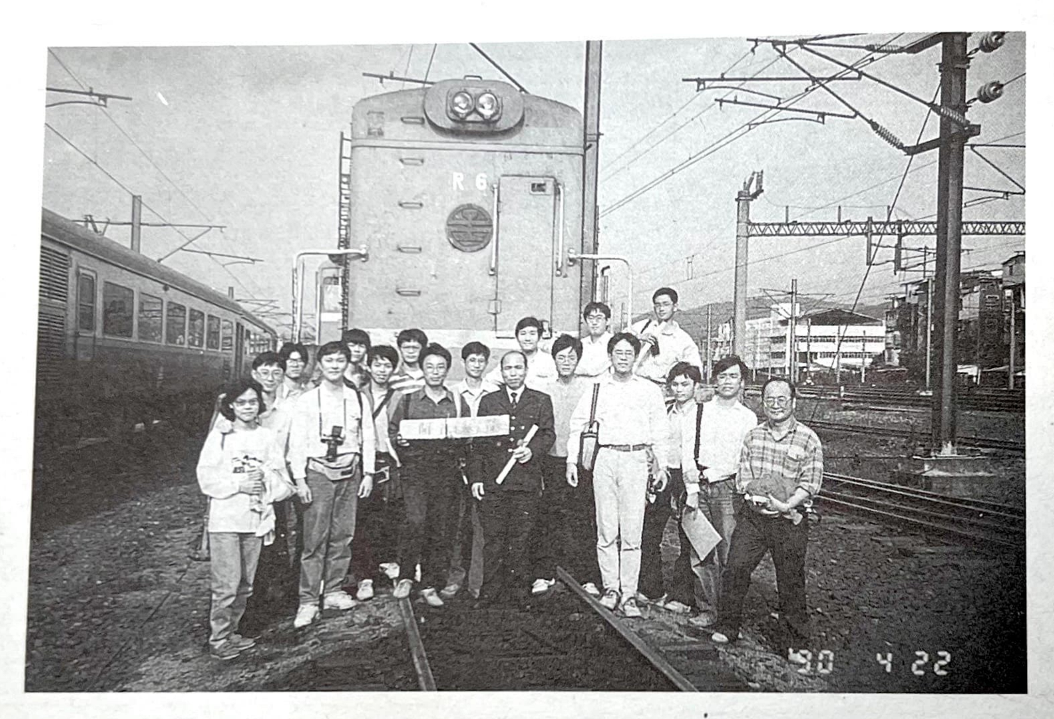


LSTP1200型（原LSA1000型花車）形式圖

LTPB1330型木造客車形式圖

LMBV1500型郵政行李車形式圖

誌謝



這本書的完成，要感謝的人實在太多了，原本打算在每一篇文章之後，將所有參予並幫助我的同好名字一一列出，但後來卻發現我的那些鐵道迷兄弟們實在是陣容龐大，不得已只好在末尾一併誌謝。

首先要感謝的是我家族中的老前輩，沒有他們從廿世紀初斷斷續續地觀察、記錄、欣賞台灣火車，恐怕一些鐵道史上的疑雲將會永遠不被人們所知。他們是我的曾祖父洪以南、祖父洪長庚、父親洪達雄、伯父洪祖仁、洪祖恩……。

而這本書中，能將早年台灣鐵道王國歷史圖象呈現讀者面前，鐵道攝影前輩古仁榮氏的居功厥偉。他從我出生的一九七〇年代便開始從事業餘鐵道攝影，多年下來已保存了豐富的鐵道記錄，堪稱

台灣鐵道攝影界的元老。

好友鄭銘彰則是本書的另一催生者。猶記得一九九〇年二月的一個晚上，我們素昧平生僅以對火車的喜歡，就以電話談了近三個小時的火車事，此後我們幾乎兩三天就通一次電話，互相切磋最新的鐵道消息。後來我們時常一同出外攝影，爲台灣鐵路留下了許多難得的記錄，如果每一篇文章都要寫上協助者的名字，鄭銘彰肯定是要從頭記到尾。

由他的介紹，我認識了許乃懿醫師、嘉義機務段朱聖隆、前交大鐵道研究會會長謝明勳與楊鎮榮、張志宏……等鐵道專家，使本書的許多專業部份得以不致謬誤。其中特別要感謝鐵道車輛研究專家朱聖隆先生，我三番兩次到嘉義都蒙其熱情安排招待，卷二的車輛史部份才得以完成。而交大鐵研會會誌「鐵道情報」總編輯童振疆，也提供了許多寶貴的車輛資料，使許多疑問得以獲得解答。

中興新村趙建修牧師提供珍藏的早年火車票、台中林志明醫師代爲詳查鐵道史上之疑問、台大火車社黃智偉提供其田野調查的記錄，鐵路局祕三課鄧家琦課長安排許多採訪機會、花蓮機務段段長徐興發、苗栗機務分駐所主任徐雲昌、台北機廠工作組長鄭萬經、台北運務段楊鵬飛、火車票收藏家黃尹春、火車迷孟繁宏、張定祺、吳易翰、蘇昭旭、李元龍、黃怡仁、好友鄭淦元、郭必偉、日本鐵道界松本謙一、佐藤雅彥、黃葆生，以及編輯和出版方面的中國時報寶島版組長湯碧雲、編輯夏瑞紅、時報出版生活組主編心岱、前主編周惠玲、資深編輯郁冰……都提供我許多編排、寫作上的寶貴意見，在此一併感謝。

當然，還要感謝父母培養我「怪異」的火車嗜好，並不反對我在學業之外做此研究，也謝謝我的忠實讀者——阿媽（外婆），她不辭辛苦地戴著老花眼鏡，將我在報上發表的每一篇文章從頭仔細讀到尾，並小心剪存，這一切看在我這個孫子的眼中，不知道有多麼感動，也許字裏行間的種種情景，正是她最珍惜的青春年代吧！

最後，我也很慶幸我能進入台灣大學就讀，在前台北帝國大學留下的諸多珍貴史料中，考證、尋找到非常豐富的鐵道資料。如果沒有杜鵑花城裏所深藏的這許多書籍，台灣的鐵道傳奇是絕對不可能有完整的面貌與世人見面，我感激前人爲保存這批史料所付出的心血，也慶幸自己能沈浸在這早已逝去僅存片斷的歷史圖象中，爲台灣鐵道付出一點心力。

當然，一本書的完成要感謝的人實在太多了，絕非短短數行文字所能表達，在此謹以此書獻給所有曾經幫助過我、給我鼓勵的人們！

參考書目

中文部份：〈叢書〉

一九八九鐵路情事（1990.6.／交大鐵道研究會出版）

中國鐵路創建百年史（1981.6.／台灣鐵路管理局出版）

中國鐵路創建百年紀念文集（1981.6.／台灣鐵路管理局出版）

客貨車概要（台灣鐵路管理局出版）

台灣鐵道車票事典（1990.12／謝明勳著／交大鐵道研究會出版／ISBN 957-9038-00-7）

台灣懷舊（1990.11.／松本曉美著／創意力出版）

台糖 40 年（台灣糖業公司出版）

電化機務工程報告（1979.11.／台灣鐵路管理局出版）

台灣鐵路百週年紀念（台灣鐵路管理局出版）

鐵路史事（1990.7.／楊鎭榮著／交大鐵道研究會出版／ISBN 957-9038-03-1）

獅球嶺清代鐵路隧道調查研究（1991.4.／李乾朗著）

〈期刊〉

中華民國交通統計月報（交通部）

台灣交通統計年報（台灣省政府交通處）

台灣鐵路年鑑（台灣鐵路管理局）

台灣鐵路統計年報（台灣鐵路管理局）

台鐵公報（同上）

台鐵資料（同上）

客貨列車時刻表（同上）

業務通訊（同上）

台鐵通訊（同上）

台灣鐵路旅客列車時刻表（同上）

鐵路家（高雄中學鐵路研習社）

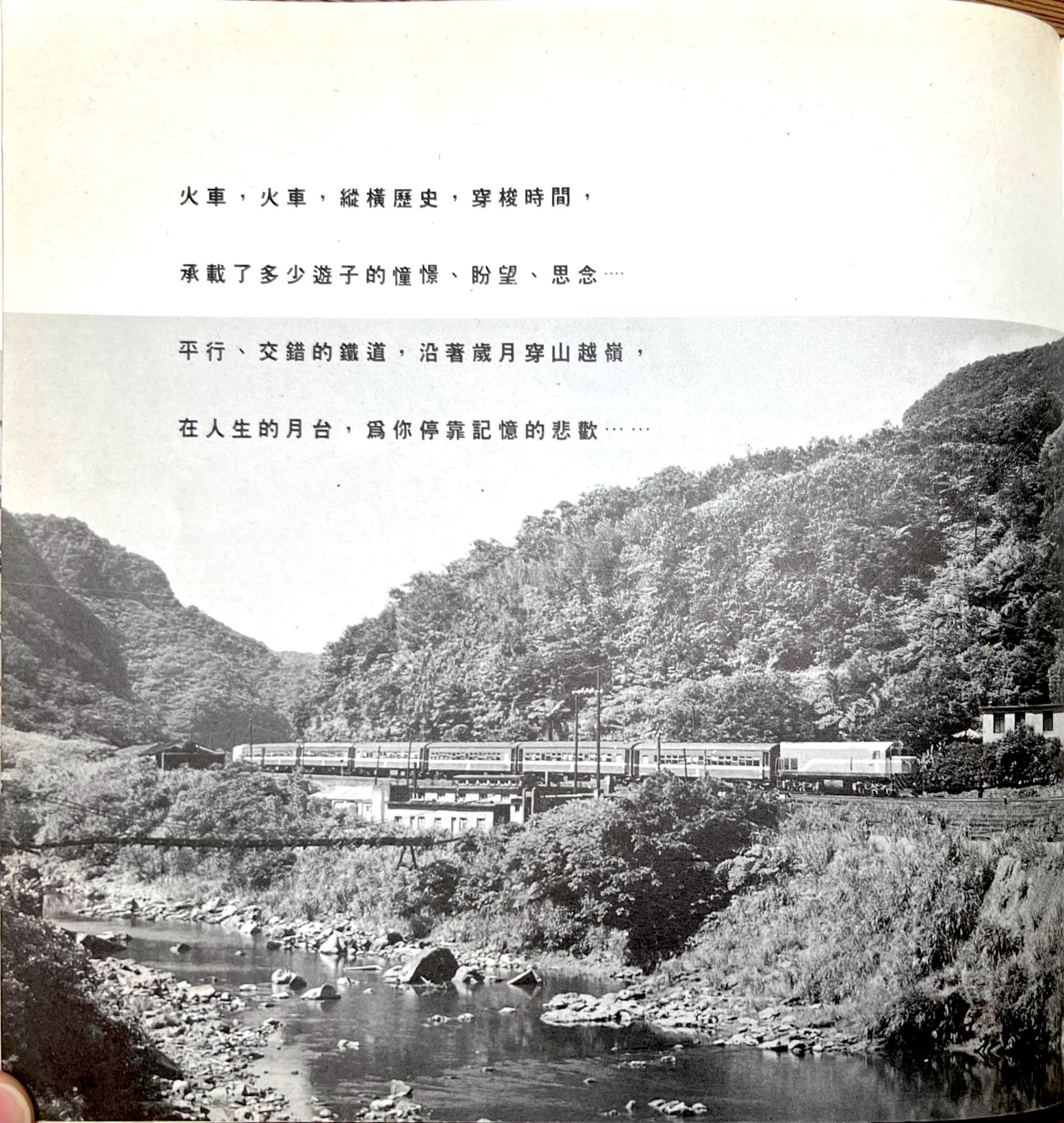
鐵道情報（交大鐵道研究會）
焱轟（台大鐵道暨火車研習社）

日文部份：〈叢書〉

台灣治績志（昭和十二年二月／井出季和太編／日日新報社出版）
台灣鐵道史（明治四十三年／台灣總督府交通局鐵道部出版）
台灣（昭和二年十一月／武內貞義著）
台灣鐵道概況（昭和六年十一月／台灣總督府出版）。
機關車の系譜圖（臼井茂信著／交友社出版）
阿里山森林鐵路（松本謙一編／PRESSE EISENBAHN出版）
輕便鐵道（1985.8／松本典久著／保育社出版）
台灣鐵路千公里（宮脇俊三著／角川書店出版）
基隆築港記要
Narrow gauge modelling（機芸出版社出版）
明治の機關車 185 形式（機芸出版社出版）
國鐵蒸氣機關車の角度（小寺康正寫眞集／機芸出版社出版）

〈期刊〉

鐵道要覽（台灣總督府交通局鐵道部）
台灣鐵道要覽（同上）
Rail （PRESSE EISENBAHN）
Japan Railfan Magazine（交友社）
Railway Journal （RJ社）
Rail Magazine （NEKO PUBLISHING CO.）
Train（PRESSE EISENBAHN）



火車，火車，縱橫歷史，穿梭時間，

承載了多少遊子的憧憬、盼望、思念⋯

平行、交錯的鐵道，沿著歲月穿山越嶺，

在人生的月台，爲你停靠記憶的悲歡⋯⋯

生活台灣⑤

台灣鐵道傳奇

著　者——洪致文
發行人——孫思照
出版者——時報文化出版企業股份有限公司
台北市10909和平西路三段二四〇號四樓
發行專線—(〇二)三〇六六八四二
讀者免費服務專線——(〇八〇)二三一七〇五
(如果您對本書品質與服務有任何不滿意的地方，請打這支電話。)
郵撥——〇一〇三八五四～〇時報出版公司
信箱——台北郵政七九～九九信箱

主編——心岱
編輯——郁冰
美術編輯—莊雅惠
校對——陳怡全、洪致文
排版——正豐電腦排版有限公司
製版——高銘彩色製版有限公司
印刷——協昇印刷有限公司
初版一刷—一九九二年十月一日
初版十刷—一九九六年一月二十日
定價——新台幣四八〇元
◎行政院新聞局局版台業字第〇二一一四號

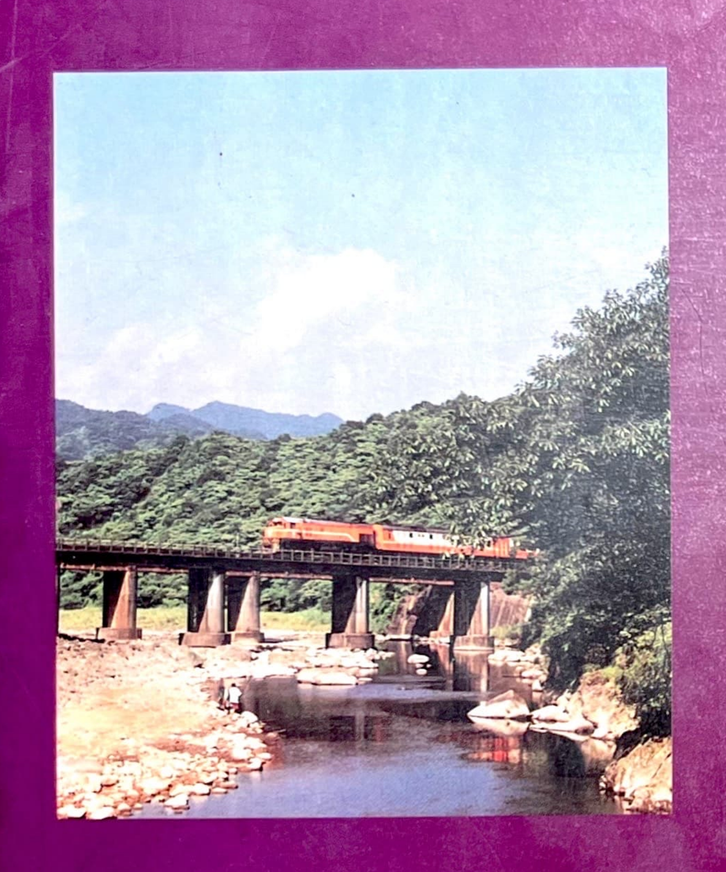
ISBN 957-13-0508-1
Printed in Taiwan

國立中央圖書館出版品預行編目資料

臺灣鐵道傳奇 / 洪致文著. -- 初版. -- 臺北市
: 時報文化, 1992[民81]
面 ; 公分. -- (生活臺灣 ; 5)
ISBN 957-13-0508-1(平裝)

1. 鐵路 - 臺灣 - 歷史

557.259 81004355



本書是台灣鐵道文化的經典之作，更是第一本專門爲火車迷所寫的入門書。

【卷一】爲您詳述台灣鐵道百年來歷經清朝、日據時代及民國的種種變遷。除了台鐵的環島幹線與支線外，還包括了林鐵、糖鐵、鹽鐵、礦鐵……等完整的檔案資料。

【卷二】爲您揭開台灣火車的神秘面紗，有令人懷念的蒸汽火車「黑頭仔」、高貴的瞭望貴賓車、也有總統坐過的木造老花車……。書中所附的火車設計圖，更是火車模型玩家所必備的參考資料。



封面設計◎莊雅惠
內頁插圖◎沈家德
封面攝影◎古仁榮
（羅東－冬山1980.5.）
封底攝影◎洪致文
（瑞芳－侯硐1992.7.）